Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Bayern.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität Erlangen

vorgelegt

von

Heinrich Leonhardy

aus Nürnberg.

ACAD. LUDOVICIANA BIBL.

Tag der mündlichen Prüfung: 24. Juli 1911.

NÜRNBERG.

Buchdruckerei von Benedikt Hilz.

1911.

174

Inhalt.

Seite

I. Vorgeschichte der Eisenbahnen in Bayern und das Projekt der Verbindung der Donau mit dem Main 1

II. Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn und weitere Bahnprojekte in Bayern 26

München—Augsburg 31

Augsburg—Nürnberg 38

Nürnberg—Hof 44

Augsburg—Lindau 49

München—Salzburg 49, 84

III. Der Bau der Süd-Nordbahn als Staatsbahn 50

Der Vertrag mit Sachsen und Sachsen-Altenburg . 50

Bildung und Tätigkeit der kgl. Eisenbahnbaukommission 53

Das Gesetz vom 25. August 1843 66

Die Verstaatlichung der München-Augsburger Bahn 71

Anträge im Landtag betr. den Bau neuer Linien . . 75

IV. Betrieb, Verkehr und finanzielle Ergebnisse der Nürnberg-Fürther Bahn 91

München-Augsburger Bahn 96

V. Entwicklung des Staatsbahnnetzes und Hauptergebnisse bis zum Jahre 1851/52 105

Literatur.

J. v. Baader, Neues System der fortschaffenden Mechanik. München 1822.

J. v. Baader, Über die Verbindung der Donau mit dem Main und Rhein und die zweckmäßigste Ausführung derselben. Sulzbach 1822.

J. v. Baader, Über die neuesten Verbesserungen und die allgemeine Einführung der Eisenbahnen. München 1825/26.

J. v. Baader, Über die Vorzüge einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen vor den schiffbaren Kanälen, mit besonderer Beziehung auf die vorgeschlagene Verbindung der Donau und des Rheins. München 1828.

v. Bärnstein, Die vormalige Privateisenbahn von München nach Augsburg. Augsburg 1890.

Cohn, Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens. Zeitschrift für Staatswissenschaft. Tübingen 1891.

Hagen, Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb von Nürnberg nach Fürth. Nürnberg 1885.

Fr. List, Mitteilungen aus Nordamerika. Hamburg 1829.

Fr. List, Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden. Leipzig 1833.

Fr. List, Gesammelte Schriften. Herausgegeben von L. Häußer. Stuttgart und Tübingen 1850.

Lutz, Der Bau der bayer. Eisenbahnen rechts des Rheins. München und Leipzig 1883.

Marggraff, Die kgl. bayer. Staatseisenbahnen. München 1894.

Michaelis, Deutschlands Eisenbahnen. Ein Handbuch für Geschäftsleute, Kapitalisten und Spekulanten. Leipzig 1854/59.

v. Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin, Posen, Bromberg 1845/47.

Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale. Bamberg 1894.

Scharrer, Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft. Nürnberg 1836.

Zöpfl, Bayer. Schiffahrtsprojekte in alter und neuer Zeit. Nürnberg 1902.

Landtags-Verhandlungen 1819, 1825, 1843, 1845/46, 1847, 1848, 1849, 1850/51, 1852.

Eisenbahn-Zeitung, Jahrg. 1843/58.

Verordnungs- u. Anzeigeblatt für die kgl. bayer. Eisenbahnen 1845/47,

Verordnungs- u. Anzeigeblatt für die kgl. bayer. Posten und Eisenbahnen 1848/51.

Verordnungs- u. Anzeigeblatt für die kgl. bayer. Verkehrsanstalten 1852.

I. Nachweisung über den Betrieb der kgl. bayer. Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1851/52.

Jahresbericht der kgl. bayer. Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1908.

Geschäftsberichte der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft.

Geschäftsberichte der Nürnberg-Fürther-Eisenbahngesellschaft.

Eisenbahn-Archiv Nürnberg, Akten der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft, Akten der kgl. Eisenbahnbaukommission, Akten des kgl. Staatsministeriums.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit handelt von den bayer. Eisenbahnen in den ersten Jahren ihrer Entwicklung und umfaßt die Periode bis zum Erscheinen der ersten offiziellen Aufzeichnungen im Jahre 1852, d. i. der „I. Nachweisung über den Betrieb der kgl. bayer. Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1851/52".

Die folgenden Ausführungen stützen sich in der Hauptsache auf Studien im k. Eisenbahnarchiv, dessen Besuch die k. Eisenbahndirektion Nürnberg mir in entgegenkommender Weise gestattete. Es ist mir eine angenehme Pflicht, der k. Eisenbahndirektion für diese Erlaubnis und Herrn Oberregierungsrat Böttinger für seine liebenswürdige Unterstützung bestens zu danken.

Insbesondere bringe ich auch an dieser Stelle meinem hochverehrten Lehrer Herrn Geh. Hofrat Professor Dr. von Eheberg, der mir diese Arbeit nahelegte, für das mir entgegengebrachte Interesse ergebensten Dank zum Ausdruck.

Der Verfasser.

Berichtigung:

S. 102: 14. Zl. v. u. lies: durch $4^1/_2$ %ige Prioritätsaktien.

I. Vorgeschichte der Eisenbahnen in Bayern und das Projekt der Verbindung der Donau mit dem Main.

In der Geschichte des Verkehrswesens in Bayern kämpften in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts zwei Strömungen um die Oberherrschaft: die Frage, ob Kanäle oder Eisenbahnen gebaut werden sollten, hatte sich zu einem Problem entwickelt, das viele Jahre hindurch äußerst lebhaft und mit großer Energie umstritten war.

Von den verschiedenen Wasserbauprojekten[1], welche damals erörtert wurden, stand im Vordergrund: die Verbindung der Donau mit dem Main. Mit der Entstehungsgeschichte dieser Wasserstraße[2] stehen in engem Zusammenhange die Anfänge des Eisenbahnwesens.

Dem Münchner Oberbergrat Jos. v. Baader gelang es nach vieler Mühe und Arbeit, daß man in Bayern sowohl wie in ganz Deutschland dem neuen Verkehrsmittel der Eisenbahn größere Aufmerksamkeit und Vertrauen zuwandte. Baader wurde durch einen achtjährigen Aufenthalt in Großbritannien (1787—95) mit den dortigen Eisenbahneinrichtungen bekannt. In seinem Vaterlande machte er weitere Studien, verbesserte das bekannte Material und stellte verschiedene Versuche, teils an großen Modellen, teils an einer wirklichen kurzen Eisenbahn mit Wagen von halber natürlicher Größe an[3].

---

[1] Zöpfl: „Bayerische Schiffahrtsprojekte in alter und neuer Zeit.“ Nürnberg 1902.

[2] Schanz: „Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale.“ Bamberg 1894. Zöpfl a. a. O.

[3] Zur allgemeinen Unterrichtung sei bemerkt, daß es sich anfangs nur um Eisenbahnen mit Pferdebetrieb handelte.

Seine ersten Veröffentlichungen, in denen er seine Ideen über Eisenbahnen und über ein „neues System“ kund gab, stammen aus dem Jahre 1807. Nach einer zweiten Reise in England (1815) erhielt er für bedeutende Verbesserungen an Eisenbahnen ein Patent.

Baaders Erfindungen und Neuerungen galten vor allem der Vervollkommnung der Schiene. Erfolge hatte er aber auch mit der Verbesserung der Wagen zu verzeichnen, so daß seine Wagen Krümmungen und Steigungen leicht zu überwinden vermochten, ferner hatte er das Problem gelöst: mit den gleichen Wagen sowohl auf der gewöhnlichen Straße wie auf der Schiene fahren zu können.

Das Resultat seiner langjährigen Bemühungen war ein größeres Werk, das er unter dem Titel „Neues System der fortschaffenden Mechanik[4]“ der Öffentlichkeit übergab. An einer Reihe zusammenhängender neuer Ideen und Erfindungen suchte er zu überzeugen, welch große Vorzüge das neue Transportmittel vor den gewöhnlichen Straßen und vor den künstlichen Wasserstraßen biete, ohne jedoch die Vorteile der Kanäle in besonders dafür geeigneten, flachen Ländern, wie in Holland, England und der Lombardei zu verkennen; nur dort sei ein solches System am Platze. Er sagte „Kanäle wären überhaupt das zweckmäßigste und vollkommenste Transportmittel für allen inneren Verkehr, wenn ihre Anwendung in technischer und ökonomischer Hinsicht allgemein möglich und nicht so vielen Schwierigkeiten und Unbequemlichkeiten verschiedener Art und oft un-

---

[4] J. v. Baader: „Neues System der fortschaffenden Mechanik oder vollständige Beschreibung neu erfundener Eisenbahnen und Wagen mit verschiedenen anderen neuen Vorrichtungen, mittelst welcher der innere Transport aller Waren und Produkte fast überall so gut und mit weit geringeren Kosten und Schwierigkeiten als durch schiffbare Kanäle befördert und erleichtert werden kann.“ München 1822.

Das Werk enthält genaue Abbildungen und Zeichnungen über die neuesten Erfindungen.

übersteiglichen Lokalhindernissen unterworfen wäre". Als hauptsächlichste Punkte gegen die Kanäle führte er an: „Die Anlage und Unterhaltung der Kanäle erfordert ungeheure Summen, ihre Anlage entzieht dem Ackerbau und der Kultur große Strecken Landes, welche den Eigentümern oft mit den ansehnlichsten Summen abgekauft und vergütet werden müssen; die Kanäle verbrauchen einen beträchtlichen Wasserzufluß, der oft nur zum Nachteil anderer Zwecke (Mühlenbetrieb, Bewässerungsanlage) beigeführt werden kann; Kanäle sind für den Verkehr auf den Straßen, welche sie durchschneiden, ein nicht unbedeutendes Hindernis; Kanäle führen oft Versumpfungen herbei, verpesten die Luft und machen die nächsten Umgebungen sehr ungesund; der Transport wird durch sie ungemein verzögert und kostspielig und kommt mehrere Monate im Jahre vollständig zum Stillstand."

Ziehe man die vielen, zum Teil unüberwindlichen Hindernisse und Schwierigkeiten, welche der inneren Schiffahrt oder dem Wassertransporte nicht nur auf Strömen, sondern auch auf künstlichen Kanälen fast überall entgegen ständen, in Betracht, so müsse man erkennen, daß der Transport zu Lande oder auf der Achse das einzige allgemein anwendbare, folglich das wichtigste aller bekannten und möglichen Transportmittel sei und bleibe.

Im übrigen schrieb er über die wohltätigen Wirkungen, welche „eiserne Kunststraßen" einem Lande in Beziehung auf Handel, Industrie und Ackerbau bringen würden und befürwortete eine zweckmäßige und möglichst ausgedehnte Anwendung von Eisenbahnen, die er als einen der wichtigsten Gegenstände, welchem die Regierung ihre Aufmerksamkeit zuwenden müsse, bezeichnete.

Noch bevor diese Abhandlung erschienen war, sollte sich zeigen, wieviel Baaders bisherige Arbeit zur Förderung der Eisenbahnfrage beigetragen hatte und wie

man überhaupt über Eisenbahnen in entscheidenden Kreisen Bayerns dachte.

Während der Verhandlungen des ersten Landtags 1819[5] kam auch das Projekt der Verbindung der Donau mit dem Main zur Sprache, angeregt einerseits von dem pensionierten Landbauinspektor Bischoff, der den Bau eines Kanales wünschte, auf der anderen Seite von dem Abgeordneten Heydekam[6]. Dieser machte die Stände auf die neuesten Erfindungen Baaders aufmerksam und schlug die Herstellung der Verbindung mittels einer Eisenbahn vor, „welche weit schneller, leichter, wohlfeiler und zweckmäßiger zu bewerkstelligen scheint als durch einen Kanal". Auch bei Beratung über den Brücken-, Wasser- und Straßenbauetat[7] wurden die Eisenbahnen erwähnt und besonders darauf aufmerksam gemacht, daß bei Einführung solcher Bahnen große Ersparnisse zu erzielen wären. Von verschiedener Seite wurde hier vorgeschlagen, auf der dafür sehr geeigneten Straße zwischen Nürnberg und Fürth einen ersten Versuch anzustellen. Hofstetten sprach noch für eine Bahnverbindung zwischen Rhein und Donau. Der Gegenstand wurde zwar der eingehendsten Untersuchung und Berechnung empfohlen, zu einem Beschlusse kam es jedoch nicht. Heydekam brachte daher am Schlusse der Verhandlungen einen Antrag ein, der, von der Kammer unterstützt, der Regierung zur geeigneten Teilnahme und Berücksichtigung empfohlen wurde. Seine Forderungen gingen dahin, man solle durch Gewährung einer hinreichenden Summe dem Oberbergrat J. v. Baader die Möglichkeit geben, in einem Gelände, das alle möglichen Schwierigkeiten darbiete, geeignete Versuche mit einer Eisenbahn in natürlicher Größe und mit einer größeren

---

[5] Zur allgemeinen Unterrichtung hatte Baader der Kammer 120 Exemplare eines Aufsatzes über Eisenbahnen übergeben; während des Landtags hatte er am kgl. Hofbaustadel ein Eisenbahnmodell aufgestellt.

[6] Landtagsverhandlungen 1819, Bd. XIV. S. 566 ff., Bd. XIV. S. 599.

[7] Landtagsverhandlungen 1819, Bd. VIII. S. 237 ff.

Anzahl von Wagen anzustellen, und damit alle seine, auch noch nicht bekannten Erfindungen praktisch zu beweisen. Was die Anlage einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth betreffe, so könne man wegen des dort so günstigen Terrains unverzüglich an die Ausführung gehen, zumal da dieses Projekt von der kompetenten Behörde bereits geprüft und als sehr vorteilhaft anerkannt worden sei. Die Regierung solle für die Verbindung der Donau mit dem Main der nächsten Ständeversammlung einen reiflich ausgearbeiteten Plan vorlegen.

Wie wenig man mit einer solchen „Empfehlung" erreichen würde, war offensichtlich; besonders war für eine Eisenbahnverbindung zwischen Donau und Main nur wenig zu hoffen, denn das Kanalprojekt hatte in Regierungskreisen schon viele Fürsprecher.

Baader bereitete daher für die nächste Ständeversammlung eine weitere Schrift vor, die er den Kammern 1822 widmete[8]. Er behandelte darin das Projekt der Verbindung der Donau mit dem Main[9]. Er nahm hier Stellung gegen die „Kanalomanie" und suchte die Kanalbaulustigen oder „Kanalomanen" von ihrer „fixen Idee" dadurch abzubringen, daß er auf die großen Erfindungen auf dem Gebiete der fortschaffenden Mechanik aufmerksam machte. Er legte klar, daß, bevor man sich zu einem so großen Unternehmen, sei es Eisenbahn oder Kanal, entschließen dürfe, erst die genauesten Untersuchungen und Berechnungen anzustellen habe. Im speziellen kritisierte er die verschiedenen Kanalprojekte, die bereits für die Donau-Main-Verbindung laut geworden waren und ging besonders scharf gegen einen letzten Entwurf des Salzrates v. Reichenbach vor.

Es würde hier zu weit führen, auf alle Einwände Baaders gegen diesen Entwurf einzugehen. Hervorge-

[8] J. v. Baader: „Über die Verbindung der Donau mit dem Main und Rhein und die zweckmäßigste Ausführung derselben." Sulzbach 1822.

[9] Schon seit 1814 schrieb er speziell für die Donau-Main-Verbindung durch eine Eisenbahn.

hoben soll werden, daß er vor allem gegen den Kostenvoranschlag von 6 Millionen Gulden protestierte. Nach seiner Ansicht müsse man diesen Betrag mit zwei multiplizieren und somit, im Vergleiche mit anderen Werken dieser Art, den erforderlichen Kostenaufwand mit 12 Millionen annehmen. Die Kosten einer Eisenbahn nach seinem System, von Marktbreit nach Donauwörth, schätzte er auf 2 Millionen Gulden. Durch eine ausführliche Frachten- und Verkehrsberechnung suchte er zu beweisen, daß der Vorschlag, den Main und die Donau mittels eines Kanals zwischen der Rezat und der Altmühl zu verbinden, ein „ungereimtes und ganz unausführbares" Projekt sei. Im übrigen empfahl er als wirksames Mittel, das alle jene Schwierigkeiten und unüberwindlichen Hindernisse mildern und besiegen könnte, die Einführung der Eisenbahnen, „welche in den neuesten Zeiten immer häufiger angewendet worden sind, und in manchen Stellen schon wirklich die schiffbaren Kanäle verdrängt haben". Er schloß mit dem Antrage, man solle ihm 6000 Gulden zur Verfügung stellen, womit er erstens einen entscheidenden Versuch mit einer Eisenbahn in nätürlicher Größe, auf einer Straße von 1/4 Stunde Länge, machen und zweitens eine genaue Untersuchung der ganzen Gegend zwischen Donauwörth und Marktbreit vornehmen wolle. „Wenn diese Vorarbeiten gehörig ausgeführt, und zu gleicher Zeit der ganze Plan und die Kostenanschläge der vorgeschlagenen neuen Wasserstraße mit aller zu einem so großen Werke nötigen Umsicht, Sach- und Lokalkenntnis genau und vollständig ausgearbeitet sein werden, dann wird es der Regierung und den Ständen des Reiches leicht sein, durch eine prüfende Vergleichung beider Projekte eine geeignete Wahl zu treffen, und zu entscheiden, ob die erwünschte Verbindung der beiden Ströme auf dem nassen oder auf trockenem Wege herzustellen sei".

Verschiedene andere Petitionen bezüglich der Donau-Main-Verbindung, die alle die Wasserverbindung im Auge

hatten, kamen an den Landtag. Zu erwähnen ist hier besonders eine Abhandlung des Grafen Julius von Soden: „Der Maximilians-Kanal, über die Vereinigung der Donau mit dem Main und Rhein.“ Diese Schrift, welche eine vollständige historische Zusammenstellung aller bisher bekannt gewordenen Projekte von Wasserstraßen und Stromverbindungen in Bayern mit besonderer Berücksichtigung der viel besprochenen Donau-Main-Verbindung enthielt, sollte den Landtag unterrichten und — wie der Verfasser selbst sagte — nur ein Versuch sein, die weitere Untersuchung der Ausführbarkeit der vorgeschlagenen Wasserstraße zu erleichtern, bezw. die Prüfung dieses Gegenstandes anzuregen und die Aufmerksamkeit der Regierung darauf zu lenken.

Auf die Anregung Baaders hin stellten zwar mehrere Abgeordnete den Antrag [10] auf Bewilligung einer Summe von 8000 Gulden zu einem entscheidenden Versuche mit einer Eisenbahn und zu einem anzufertigenden Kostenvoranschlag für eine Eisenbahn zwischen Main und Donau, in den Kammern kam es jedoch zu keinen entscheidenden Maßnahmen.

Mit ähnlichem Erfolge wurde die Eisenbahnfrage während des Landtags 1825 erörtert. Auch hier wurden verschiedene Stimmen zugunsten des neuen Verkehrsmittels laut, doch die Regierung schenkte ihnen kein Gehör. Daß man aber für die Sache schon größeres Interesse zeigte, bewiesen einzelne Anträge [11], die das Projekt der Donau-Main-Verbindung behandelten und zur Ausführung desselben die Anlage einer Eisenbahn empfahlen. Um das Zustandekommen des Unternehmens möglichst zu fördern, schlug man die Gründung einer Aktiengesellschaft vor; die nötigen Vorarbeiten (Geländeuntersuchung und Kostenvoranschläge) sollten auf Staatskosten geschehen.

---

[10] Landtagsverhandlungen 1822, Bl. Bd. VIII. S. 189.

[11] Landtagsverhandlungen 1825, Bl. Bd. III. S. 178, 457 ff.; Bl. Bd. VI. S. 245 ff., S. 249 ff.

Besondere Beachtung verdient hier der Antrag des Abgeordneten Frhr. v. Künsberg [12], der, wenn ihm auch damals in den Kammern nicht das gebührende Interesse entgegengebracht wurde, doch zur allgemeinen Förderung der Eisenbahnfrage sein Teil beigetragen haben dürfte. Seine Hauptargumente waren: v. Künsberg schilderte die traurige Lage der verschiedenen Berufszweige und stellte es als dringende Aufgabe und Notwendigkeit hin, ausreichende und zweckmäßige Mittel ausfindig zu machen, welche diesem Übel Einhalt tun könnten. Er empfahl daher, vor allem die Erwerbsquellen, den Ackerbau, das Gewerbe und den Handel zu beleben und zweckmäßig zu fördern. Dies könne nur durch eine Verbesserung der inneren Kommunikationsmittel erreicht werden: „da auf die inneren Kommunikationsmittel der innere Verkehr der Länder, der gegenseitige Austausch aller Natur- und Kunsterzeugnisse, die Beförderung des Ackerbaues, der Gewerbe, der Manufakturen und des Handels, mithin der Wohlstand und Reichtum jeder Nation beruhen, so spricht sich daher auch die hohe Wichtigkeit und das große Bedürfnis möglichst erleichterter und wohlfeiler Kommunikationsmittel von selbst aus". Er verwies auf die glänzenden Fortschritte der Engländer in Industrie und Handel; die hohe Stufe des Reichtums und Nationalwohlstandes hätten diese allein ihrer Sorgfalt und ihrem rastlosen Unternehmungsgeiste zu verdanken, womit sie ihr Land, wie ein Netz, nach allen Richtungen mit den trefflichsten Chausseen, mit zahlreichen guten Wegen, mit Kanälen und Eisenbahnen überzogen hätten. Im weiteren gab er eine allgemeine Kritik aller inneren Kommunikationsmittel, wobei er sich gegen die künstlichen Wasserstraßen speziell in Bayern wandte, und zwar aus folgenden Gründen: „Weil die Anlage zu vielen Schwierigkeiten unterworfen ist, und nur an wenigen Stellen mit Vorteil angebracht werden kann; weil die Fahrt auf denselben, besonders durch hügeliges Land, wo viele

[12] Landtagsverhandlungen 1825, Bl. Bd. VI. S. 211 ff.

Schleusen zu passieren sind, äußerst langsam geht; weil der Bau und die Unterhaltung solcher Kanäle äußerst kostspielig ist, und wenn man alle Kosten berechnet, noch weit höher kommt wie die gewöhnliche Landfracht."

Demgegenüber sei das neue Kommunikationsmittel der Eisenbahn mit seinen vielen Vorteilen allen anderen Kommunikationsmitteln vorzuziehen und für Bayern sehr zu empfehlen, „weil sich die Eisenbahnen seit vielen Jahren überall, wo diese bestehen (z. B. England und Österreich), als das vorzüglichste und vorteilhafteste allgemeine Kommunikationsmittel für jeden lebhaften Verkehr in jedem Lande, wo Straßenbau möglich ist, bewährt haben; weil nicht leicht bei einer Anstalt das Interesse der Untertanen mit jenem des Staates so enge verbunden sein wird, wie dies bei den Eisenbahnen der Fall ist; weil durch Realisierung des Baues derselben Tausende von Menschenhänden während einiger Jahre beschäftigt sind, und dadurch dem gegenwärtigen allgemein fühlbaren Drucke der Zeitverhältnisse wesentlich abgeholfen wird; weil bei hergestellten Eisenbahnen der Absatz der Produkte des Bodens (vorzüglich des Getreides, des Holzes, des Salzes und der Weine) auf seinen größten Flor gebracht, und dadurch jener Gegend ein bleibender großer Vorteil für alle künftigen Zeiten zugeführt wird; weil ferner in demselben Verhältnis, wo der Staat gewinnt, bei dieser Unternehmung auch das Interesse der unmittelbaren Teilnehmer zunimmt, umsomehr, da, wenn sich die jetzigen Verhältnisse verbessern, wenn die Preise der Landesprodukte steigen, auch der Frachtlohn erhöht, und hierdurch auch der Gewinn der Unternehmung im gleichen Verhältnis vermehrt wird".

Ein enormer Gewinn lasse sich in staatswirtschaftlicher wie in finanzieller Hinsicht durch Förderung des für Bayern so wichtigen Durchgangshandels erzielen. Für die geeignetste Linie, auf der eine solche Eisenbahn zum Zwecke der Donau-Main-Verbindung hergestellt werden könnte, bezeichnete er die Strecke zwischen Donauwörth

und Marktbreit, weil dies die kürzeste Linie zwischen den beiden Flüssen und weil hier auch beide Flüsse ohne Schwierigkeiten vollkommen schiffbar seien.

Die erforderlichen Vorarbeiten solle man dem Oberbergrat v. Baader übertragen und ihm die nötigen Mittel dazu vorstrecken. Diesem wolle man auch ermöglichen, einen Versuch im Großen nach seiner und nach englischer Konstruktion anzustellen. Künsbergs Forderungen gipfelten gleich denjenigen seiner Vorgänger darin, die Regierung solle die Einführung der Eisenbahnen in Bayern durch Aktienvereine gestatten und diese Privatanstalten möglichst unterstützen.

Die Kammern würdigten und begutachteten die Anträge und stellten es dem Ermessen der Regierung anheim, auf welche Art ein solches Unternehmen am besten und schnellsten ins Leben zu rufen sei.

Die Regierung tat auch nach dieser Anregung keine weiteren Schritte. Daher wandte sich Baader selbst an das Finanzministerium. In seinem Gesuche bat er, die Regierung wolle die Frequenz des Verkehrs zwischen Donau und Main ermitteln, das Gelände von Donauwörth und Marktbreit untersuchen lassen und ihm zu einem Versuche im Großen 8000 Gulden zur Verfügung stellen. Die erbetenen Mittel wurden ihm (Juli 1825) bewilligt.

So konnte er endlich den Anfang zu seinem lang ersehnten Versuche machen, der im Frühjahr 1826 zustande kam. Seine Eisenbahn, die er im Kgl. Garten zu Nymphenburg angelegt hatte, führte er im Laufe des Sommers dem König und verschiedenen Kommissionen von Sachverständigen vor. Zum Vergleiche hatte er neben seiner Bahn eine solche nach englischer Konstruktion erbaut. Wie aus den Protokollen hervorgeht, lautete das allgemeine Urteil sehr günstig. Aus einer Rede Baaders, die er in einer Festsitzung der Akademie der Wissenschaften am 25. August 1826 hielt[13], entnehme ich die Hauptvor-

[13] J. v. Baader: „Über die Vorteile einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen und Wagen, welche sich an einer auf Allerhöchsten Be-

züge, durch die sich seine Bahn der englischen gegenüber auszeichnete. Den Schwerpunkt seiner Arbeit hatte er auf die Herstellung eines soliden Bahnkörpers gelegt. Die Prüfung ergab, daß der Fahrdamm selbst durch schwere darüber geführte Lasten nicht im geringsten erschüttert wurde, und daß die neue Form der Schienen glücklich erdacht war. Außerdem zeigten sich gegenüber dem englischen System Vorteile am Fahrmaterial: so hatte er durch eine besondere Vorrichtung an den Wagen die Seitenreibung zwischen den Schienenrändern und den Wagenrädern vermindert und dadurch eine merkliche Kraftersparnis erzielt, ferner durch Einführung von beweglichen Achsen das Fahren in der Kurve erleichtert. Infolge neuer mechanischer Mittel konnten seine Wagen Anhöhen mit großer Leichtigkeit überwinden. In Beziehung auf Wirkung und Leistung der Baaderschen Bahn ergab sich, daß ein Pferd in der Ebene 5 zusammenhängende Wagen mit 201 Zentner Ladung, also, inklusive 65 Zentner Eigengewicht der Wagen, zusammen 266 Zentner zog; eine Last, zu deren Fortschaffung auf gewöhnlicher Straße 17 Pferde erforderlich gewesen wären.

Unter den allgemeinen Beifall, den Baaders Experimente fanden, mischten sich bald die verschiedensten Einwürfe. Man sagte, die Wagen seien viel zu kompliziert gebaut und vor allem sei die Anlage einer Eisenbahn nach Baaderschem Prinzip zu kostspielig. Eine solche Eisenbahn in größerem Maßstabe würde sich in Bayern nie rentieren und könne zweckmäßig nur auf kurzen Strecken und in günstigem Terrain angelegt werden.

In Regierungskreisen war man derselben Ansicht,

---

fehl zu Nymphenburg ausgeführten Vorrichtung durch wiederholte öffentliche Versuche bewährt haben.“ Hier Prüfungsprotokolle beigegeben. Siehe auch: J. v. Baader: „Über die neuesten Verbesserungen und die allgemeine Einführung der Eisenbahnen.“ Vortrag gehalten in der Akademie 1825.

oder vielmehr, man hatte sich mit der Kanalidee schon zu vertraut gemacht. Eine Entschließung, auf Königs Befehl, besagte, daß weitere Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen Donauwörth und Marktbreit nicht gemacht werden sollten[14].

Mit dieser Bestimmung wollte man das Projekt einer Bahnverbindung zwischen den beiden Flüssen abgetan wissen. Doch die nun so lange schon und leidenschaftlich umstrittene Frage, ob Kanal oder Eisenbahn, ließ sich nicht so plötzlich aus der Welt schaffen.

Der Landtag 1827/28 gab Gelegenheit, den Gegenstand von neuem anzuregen[15]. Auch Baader brachte seine Interessen in einer Eingabe vor[16]. Er hatte im Herbst 1827 die Gegend zwischen Donau und Main in verschiedenen Richtungen bereist, um eine Linie ausfindig zu machen, auf welcher eine Eisenbahn mit den geringsten Schwierigkeiten und Kosten hergestellt werden könnte. Das Resultat seiner Untersuchung teilte er in der Vorlage mit. Er führte darin aus, er habe sich überzeugt, daß die Gegend zwischen den beiden Strömen für die Anlage einer Eisenbahn, und zwar in kürzester und geradester Richtung, sehr günstig sei. Eingehend beschrieb er, wie er sich die Anlage dachte, und bezeichnete als geeignetste Ausgangspunkte Donauwörth und Marktbreit. In anschaulicher Weise brachte er wieder seine Bedenken gegen künstliche Wasserstraßen überhaupt und besonders gegen einen Donau-Main-Kanal vor,

[14] Das Projekt einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth fand jedoch Sympathie. Im Auftrage des Königs machte Minister Armansperg Nürnberger Abgeordneten den Vorschlag, in Erwägung zu ziehen, ob es nicht zweckmäßig sei, eine Eisenbahn nach der einen oder anderen Konstruktionsart zwischen Nürnberg und Fürth zu errichten.

[15] Landtagsverhandlungen 1827/28, Bd. XV. S. 754; Bl. Bd. XI. Beil. LXXIII. S. 101 (4); Bd. XVII. S. 286 (4).

[16] J. v. Baader: „Über die Vorzüge einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen vor den schiffbaren Kanälen, mit besonderer Beziehung auf die vorgeschlagene Verbindung der Donau und des Rheins." München 1828. Siehe auch: Landtagsverhandlungen Bd. III. S. 344 Nr. 2.

ein Projekt, das er der neuen Erfindung der Eisenbahnen gegenüber als veraltet hinstellte. Es müsse jeder einsehen, daß der beste und vorteilhafteste Weg, durch den man eine kommerzielle Verbindung zwischen zwei schiffbaren Strömen erreichen könne, der sei, welcher die möglich kürzeste Verbindung bei größter Leichtigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Billigkeit des Transportes biete. Ziehe man diese Punkte in Betracht, so könne die Frage: wo, und auf welche Art die Verbindung der Donau mit dem Main am zweckmäßigsten auszuführen sei, leicht beantwortet werden.

Diese Vorschläge befürwortete in der Kammer Frhr. v. Aretin und machte Baaders Antrag zu seinem eigenen [17]. Er führte aus, daß Eisenbahnen kaum zu berechnende Vorteile vor den Kanälen bieten würden, und daß eine Regierung, welche mit den Fortschritten der menschlichen Kenntnisse gleichen Schritt halten wolle, das frühere Kanalisierungssystem verlassen und, wie es auch schon in andern Ländern geschehe, sich dem System der Eisenbahnen zuwenden müsse.

Die Anträge gelangten an die Regierung [18] und zwar mit demselben Erfolge wie die früheren. Der König ließ sich von dem einmal gefaßten Entschlusse, die beiden Flüsse durch einen Kanal zu verbinden, nicht mehr abbringen.

Damit sollte aber der allgemeine Kampf noch nicht zur Ruhe kommen. Bayern erhielt einer neuen Fürsprecher für Eisenbahnen in Friedrich List. Angeregt durch die Bestrebungen, die sich in Bayern zur Verbesserung der Verkehrswege zeigten, und vor allem durch Baaders Wirken in Tat und Schrift ermuntert, trat er mit diesem in Briefwechsel.

List schrieb seine ersten Briefe „über Kanäle und Eisenbahnen“ aus Reading in Pennsylvania im April

[17] Landtagsverhandlungen 1827/28, Bd. IV. S. 231. Nr. 5.
[18] Landtagsverhandlungen 1827/28, Bl. Bd. VIII. Beil. LX. S. 15.

1827[19], im Laufe des Jahres 1828 ließ er weitere folgen[20]. Nord-Amerika bot ihm Gelegenheit, eingehende Studien an den dort schwebenden großen Projekten und den in Betrieb befindlichen Kanälen und Eisenbahnen zu machen. Es war ihm sogar gelungen, eine Eisenbahngesellschaft in Amerika ins Leben zu rufen[21]. In den Mitteilungen stellte er seine Erfahrungen zusammen und suchte sie für Bayern zu verwerten. List beschäftigte sich in den ersten Briefen in der Hauptsache mit der Erörterung der Frage, ob der Bau von Kanälen oder Eisenbahnen zweckmäßiger sei. „Auch hier," schrieb er, „sind die Meinungen noch geteilt, ob Kanäle oder Eisenbahnen vorzüglicher seien, allein die Majorität ist neuerlich entschieden für die Eisenbahnen, 1. wegen der viel kürzeren Unterbrechung durch Frost und Reinigung, 2. wegen der viel geringeren Anlage- und Unterhaltungskosten, 3. weil der Bau viel schneller vonstatten geht, 4. wegen des viel schnelleren Transportes, 5. weil bei weitem nicht so viele unvorhergesehene Hindernisse in den Weg treten, 6. weil während des Baues auch die kleinsten fertigen Strecken benutzt werden können." An vielen Beispielen suchte er diese Behauptungen zu begründen. Trotz seiner großen Vorliebe für Eisenbahnen, verkannte er aber nicht die Wichtigkeit der Kanäle: „Das Wahre ist ohne Zweifel, daß Kanäle vorzuziehen sind, 1. im flachen Lande, wo wenig Schleusen, kein Mangel an Wasser und günstiger Boden, 2. beim Transport von Bauholz und überhaupt bei einem starken Transport sehr schwerer Gegenstände." — „Späterhin

[19] Baader ließ sie in der Blg. der Allg. Ztg. 1827 abdrucken; sie waren ursprünglich nicht für die Öffentlichkeit bestimmt.

[20] Fünf Briefe an Baader (geschr. Reading, im Sept. 1828) erschienen als „Mitteilungen aus Nordamerika von Fr. List, vormaligem Konsulenten des deutschen Handelsvereins." Hamburg 1829.

[21] List hatte damit im Jahre 1827 den Bau einer Bahn zur Verbindung der von ihm entdeckten Kohlenlager bei Tamaqua mit dem Schuylkill-Kanal veranlaßt; im Jahre 1830 konnte diese Bahn dem Betriebe übergeben werden.

wird man es in Bayern machen, wie hier, man wird Kanäle bauen, Dampfschiffahrt anlegen, wo das Terrain und die Natur des Verkehrsartikels einer solchen Anlage besonders günstig sind, und mit Eisenbahnen die Linie fortsetzen, wo man Schleusen auf Schleusen stellen müßte, dagegen aber kein Wasser hat, sie zu füllen."

Für die Donau-Main-Verbindung gab er dem Plane Baaders unbedingt den Vorzug, ohne das Kanalprojekt zu verwerfen. Zwei Kunststraßen, meinte er, würden sich zur Herstellung des Verkehrs zwischen den beiden Flüssen rentieren. Überhaupt wollte er die Donauwörth-Marktbreit-Eisenbahn und den Donau-Main-Kanal als zwei von einander unabhängige Unternehmungen behandelt wissen. Diese Eisenbahn sei ein Unternehmen für sich, d. h., es rechtfertige sich schon allein durch die Vorteile, die bloß auf dieser Route gefunden werden, es beeinträchtige also kein anderes Unternehmen; man werde aber auch bei dieser Unternehmung nicht stehen bleiben, sondern von Donauwörth bis Augsburg, von Augsburg bis Memmingen und Lindau, und auf der anderen Seite von Augsburg nach München, und von da durch das innere fruchtbare Bayern über Nürnberg nach Bamberg Vermessungen anstellen und untersuchen, ob es zweckmäßig sei, diese Plätze durch künstliche Straßen zu verbinden. Wie dies am besten auszuführen sei, ob ausschließlich durch Eisenbahnen oder durch Kanäle und Eisenbahnen abwechselnd, könne man in den folgenden Jahren beurteilen. List war so in seiner weitern Ausführung — wie er selbst schrieb — von der Streitfrage zwischen der Donauwörth- und Marktbreit-Eisenbahn und dem Donau-Main-Kanal abgekommen und auf den Plan eines ganz Bayern umfassenden Kommunikationssystems geraten. Von diesem Standpunkte aus bezeichnete er die Verbindung des Mains mit der Donau nicht mehr als Hauptsache, sondern als eine Frage der Vereinigung aller einzelnen Teile des Reiches unter sich und mit den Marktplätzen an der Nordsee. Mit treffen-

dem Scharfblick entwarf er ein Netz von Linien, welche die bayerischen Eisenbahnen später wirklich einhalten mußten.

Als Hauptlinien nannte List:

1. Bamberg—Nürnberg—Donauwörth—Augsburg—Memmingen—Lindau.
2. Kitzingen—Nürnberg—Regensburg—München.
3. Günzburg—Augsburg—München bis zur südöstlichen Grenze;

als Nebenlinien:

1. von Bayreuth nach der Hauptlinie Nr. 1.
2. von einem Punkt an der Tauber nach der Hauptlinie Nr. 1.

Anknüpfend an den Plan eines solch zusammenhängenden Kommunikationssystems verwies er auf die Vorteile, welche dem inneren und äußeren Verkehre Bayerns erwachsen würden:

„1. die Getreidefrüchte und sonstigen Produkte aus dem Innern Bayerns und aus dem Ries würden (besonders, wenn der Mehlhandel zustande käme, den ich in einem früheren Briefe vorgeschlagen habe) nach der Schweiz und der Rhein- und Maingegend ihren Absatz nehmen.

2. die Torfmoore an der Donau und die Steinkohlengruben im Ober-Mainkreis werden ihre Produkte den holzarmen und manufakturreichen Gegenden mitteilen. Der Wert der Steinkohlengruben und der Torfmoore wird dadurch bedeutend gehoben werden, während ein großer Teil der Waldungen in den fruchtbaren Gegenden zu Kulturzwecken wird benützt werden können.

3. die Artikel Salz, Gips, Eisen wegen ihres Nutzens sowohl, als wegen ihres großen Verbrauchs von so großer Wichtigkeit, werden nun auf das wohlfeilste durch das ganze Reich verbreitet werden können.

4. der Markt der Mainweine und des bayerischen Bieres wird sich doppelt und dreifach erweitern.

5. käme eine Linie zwischen München, Nürnberg und Bamberg zustande, so möchten die nördlichen

Staaten sich leicht bewogen finden, dieselbe bis zur Elbe und Weser fortzuführen, wodurch eine ganz direkte und äußerst vorteilhafte Verbindung mit Hamburg und Bremen zustande käme, vermittelst welcher Konkurrenz nebenbei die Niederlande auf die wirksamste Weise genötigt würden, den Verkehr auf dem Rheine zu erleichtern.

6. durch diese Linie würden den Städten München, Augsburg und Nürnberg große Vorteile erwachsen, hinsichtlich des Verkehrs mit Tirol, Italien und der Schweiz und mit dem nördlichen Deutschland. Besonders würde der Fruchtmarkt von München bedeutend gewinnen, sowie der Verkehr von Nürnberg nach dem Norden und nach den Rheingegenden.

7. eine Menge kleinerer Unternehmungen, für einzelne Artikel berechnet, würden nun vorteilhaft befunden werden, z. B. der Transport von den Salzwerken bis München, von Nürnberg nach dem Ober-Mainkreis wegen der dortigen Bergwerksprodukte, von Nürnberg nach der Donauwörth- und Marktbreit-Eisenbahn etc."

Welche Wirkungen ein Eisenbahnsystem auf den auswärtigen Handel ausüben würde, zeigte er im folgenden: „Die Obersächsischen Länder würden schnell den Vorteil begreifen, den sie durch eine Eisenbahn von den Hansastädten über Bamberg, Nürnberg, Augsburg nach dem Bodensee ziehen würden. Sachsen würde dadurch gleichsam den Rhein durch seine Felder leiten, und zwar einen Rhein, der keine Ufer verwüstet, der zu Berg und Tal gleich bequem zu befahren und zur Winterszeit nicht mit Eis bedeckt ist. Die Kaufleute von Hamburg, Bremen, Lübeck und Braunschweig aber müßten keinen Funken großartigen Handelsgeistes in sich tragen, würden sie nicht die Ausführung einer solchen Kunststraße mit allen ihren Kräften unterstützen. Sie würden dadurch alle Ausfuhr von Bayern und die Hälfte von Schwaben und der Schweiz und einen großen Teil derjenigen Einfuhr an sich ziehen, welcher bis jetzt über Havre de Grace und Holland gegangen ist. Wenn man

die Summe von Waren berechnet, die gegenwärtig auf der Achse von Bremen und Hamburg nach Sachsen und dem südlichen Deutschland geht, und umgekehrt, wenn man dabei bedenkt, daß von den 1½ Millionen Zentnern, die zwischen Mainz und Holland hin- und hergehen, wenigstens eine halbe Million die Eisenbahn einschlagen dürften, und daß Havre einen guten Teil seines Zwischenhandels nach dem südlichen Deutschland und der Schweiz abgeben müßte; wenn man dazu noch in Anschlag bringt, um wievieles die Ausfuhr an Weinen, Getreide, Bier, getrockneten Früchten etc. aus Bayern nach dem Norden durch diesen erleichterten Verkehr steigen müßte, so kann man wohl nicht zweifeln, daß zwischen Gotha und den Hansastädten wenigstens ebensoviel als auf dem Rhein, d. h. von 1 bis zu 1½ Millionen Zentnern hin- und hergehen dürften, ein Verkehr, der reichlich die Anlage einer Eisenbahn decken würde, die sich zwischen Hamburg und Bremen, ungefähr in der Gegend von Rothenburg vereinigte, von da nach Gotha oder Eisenach führte, und dort sich wiederum in zwei Arme teilte, wovon der eine seine Richtung nach Frankfurt nähme, der andere nach Bamberg. Was Frankfurt an der Rhein- und Mainfracht verlöre, würde es reichlich ersetzt erhalten durch den erleichterten Verkehr mit Hamburg, Bremen, Lübeck, Braunschweig und ganz Sachsen, und dadurch, daß Leipzig es alsdann seinem Vorteil gemäß fände, bei Gotha oder Eisenach mit der Hanseatisch-Bayerischen Eisenbahn zusammenzutreffen. Auf diese Weise würde Gotha oder sonst eine Stadt der dortigen Gegend der Kreuzplatz von zwei großen Eisenbahnen, wovon die eine von Bamberg, dem Endpunkt des bayerischen Eisenbahnsystems, in gerader Linie nach Hamburg und Bremen, und die andere in gerader Linie von Frankfurt über Gotha nach Leipzig führte. Die deutschen Häfen würden wenigstens um den dritten Teil mehr Schiffe einlaufen sehen und die Binnenländer würden gleichsam an die See verlegt werden.

Dem auswärtigen Handel von Bayern würden aus dieser Fortsetzung der Eisenbahn bis nach den Hansastädten folgende Vorteile erwachsen:

1. Getreide, besonders wenn es nach amerikanischer Weise in Mehl verwandelt wäre, würde für den dritten oder vierten Teil der bisherigen Kosten und in einer Zeit von fünf bis sechs Tagen, sodaß man also jede günstige Handelskonjunktur benutzen könnte, nach den Seemärkten gebracht. Ebenso Klee-, Lein-, Rebsamen, Handelspflanzen aller Art, welche die nördlichen Kreise in so großer Menge liefern, gedörrtes Obst, Wolle. Dies müßte auf die Produktenausfuhr Bayerns den bedeutendsten Einfluß haben.

2. Der erleichterte Bezug von Rohzucker und Baumwolle würde den Raffinerien und Spinnereien von Bayern sehr zugute kommen. Man bedenke nur, wievieles sie durch den schnellen Umsatz ihrer Kapitalien, durch die Sicherheit und Bestimmtheit des Marktes und des Bezuges gewinnen würden.

3. Der Ausfuhr- und Zwischenhandel von Nürnberg und Augsburg würde sich bedeutend heben.

4. Zwischen den Hansastädten, Holland und Havre würde eine glückliche Konkurrenz hergestellt, welche sie antreiben würde, das südliche Deutschland immer aufs billigste zu behandeln. Diese Eisenbahn würde in wenigen Jahren mehr tun, um Holland zur Billigkeit zu bewegen, als hundertjährige Verhandlungen in Mainz."

Diese Ideen über ein Eisenbahnsystem in Bayern und über eine bayerisch-hanseatische Eisenbahn brachte List in weiteren Briefen[22] an seinen Freund Ernst Weber in Gera zu einer vollendeten Darstellung. Darin ließ er sich nun nicht mehr ein auf die Frage, ob Kanäle oder Eisenbahnen zweckmäßiger, sondern verkündete nur noch die Vorzüge der Eisenbahnen: „Eisenbahnen lassen die

[22] Erschienen als „Nachtrag zum ersten Hefte der Mitteilungen aus Nordamerika von Fr. List". Herausgegeben von E. Weber und E. W. Arnoldi. Hamburg 1829.

Herstellung eines ganzen Systems zu, während Kanäle nur einzelne gegebene Punkte, die häufig nicht gerade Haupthandels- oder Produktionspunkte sind, mit einander verbinden. Bei den Kanälen ist man durch den Lauf der Flüsse, durch das Terrain und das benötigte Wasser an eine gewisse, oft große Umwege beschreibende Route gebunden; man muß da anfangen, wo das Wasser anfängt, und da aufhören wo das Wasser aufhört; wie vorteilhaft auch eine weitere Verbindung sei, man kann nicht weiter gehen. Bei den Eisenbahnen ist man von dem Terrain viel weniger beherrscht. Man kann die Karte eines ganzen Landes überblicken, die Haupthandels- und Produktionspunkte ausstecken und nach ihnen die Linien ziehen. In dem ganzen System und in der Kürze der Route aber liegt eben das durchgreifend Nützliche und Förderliche für das Ganze der Nationalindustrie. Betrachten wir in dieser Beziehung die Kanal- und Eisenbahnprojekte von Bayern: die kürzeste Linie, um den Haupthandelspunkt Marktbreit mit dem Hauptpunkt Augsburg in Verbindung zu bringen, geht über Donauwörth; die kürzeste Linie, um aus dem Innern Bayerns Getreide nach dem Untermain zu bringen, ist Nürnberg und Marktbreit; die kürzeste Linie, um von da Getreide nach der Schweiz zu bringen, ist Augsburg, Memmingen, Lindau; die kürzeste Linie um den Hauptpunkt München mit dem Norden in Verbindung zu bringen, ist Nürnberg und Bamberg. Was wird nun für alle diese Zwecke dadurch erreicht, daß die Waren von der Mündung der Regnitz nach der Mündung der Altmühl gehen? Für den inneren Verkehr sehr wenig und für den auswärtigen, wegen des großen Umweges, fast nichts. Ein ganzes Kommunikationssystem aber, wie die Industrie von Bayern es erfordert, ist vermittelst Kanälen durchaus unausführbar, und wäre es ausführbar, so würde ein Aufwand von Hundert Millionen und eine Zeit von zwei Menschenaltern kaum zureichen, es herzustellen, und wäre es hergestellt, so würde es

weder die Prozente des Aufwandes einbringen, noch dem nationalökonomistischen Zweck entsprechen.“ — „Alle Vorteile, die man sich in Bayern von dem lebhaftesten Durchfuhrhandel versprechen kann, verschwinden fast in Nichts, wenn man sie mit den Vorteilen vergleicht, welche ein das ganze Land in Verbindung setzendes System von Eisenbahnen auf die ganze Industrie der Nation nicht nur, sondern auch auf das ganze Staatsfinanzsystem haben würde.“

Seine treffenden Ausführungen, in denen er die Wirkung eines solchen Eisenbahnsystems klarlegte, zeigen uns heute, wie richtig er die wirtschaftliche Entwicklung voraussagte. Es kann hier nicht näher darauf eingegangen werden; erwähnt sei nur, daß List für die bayerischen Eisenbahnen, „da es sich hier um ein ganzes System handelt und da so viele nationalökonomische und Finanzzwecke in Betracht kommen“, die Ausführung auf Staatskosten mit dem später zu machenden Versuche der Verpachtung, für die bayerisch-hanseatische Eisenbahn dagegen, weil diese Unternehmung so viele Territorien berühre und nur einen Zweck im Auge habe, die Verbindung von Mittel- und Süddeutschland mit Norddeutschland und der See, die Gründung einer Aktienkompagnie empfahl.

List gab sich mit der Veröffentlichung seiner Briefe nicht zufrieden, er wandte sich an König Ludwig selbst und teilte ihm seine Erfahrungen und Ansichten über Kanäle und Eisenbahnen in einer besonderen Denkschrift mit. Der König übergab Lists Schreiben dem Ministerium mit dem Befehl, ihm von geeigneter Stelle darüber Gutachten im allgemeinen und speziell mit Rücksicht auf die Verhältnisse in Bayern vorzulegen.

Einige interessante Kritiken zeigen, wie sehr schon Stimmung für Eisenbahnen vorhanden war.

Geh. Oberbaurat und Hofbauintendant v. Klenze schrieb zugunsten der Eisenbahnen: diese seien den Kanälen vorzuziehen, weil der Transport auf Eisenbahnen

sicherer als der zu Wasser, weil er das ganze Jahr ununterbrochen fortgesetzt werden könne und schneller zu bewerkstelligen sei; weil ein Kanal in seiner Anlage das drei- oder vierfache koste und weit teurer zu unterhalten sei. Gleich List gab er dem Kanal den Vorzug, wo es sich um den Transport sehr schwerer Gegenstände handle und wo das Gelände flach sei. Bezüglich der projektierten Verbindungen zwischen München und der Donau und zwischen Donau und Main sprach er sich dahin aus, daß die erstere vorteilhafter durch einen Kanal herzustellen sei, empfahl aber auch hier eine eventuelle Eisenbahn in Erwägung zu ziehen. Bei dem zweiten Projekt stellte er es als sehr schwierig hin, eine Entscheidung zu treffen, „da es noch zu wenig bestimmt ist, welcher Art von Transport diese Strecke vorzüglich gewidmet sein wird". Im allgemeinen war er jedoch der Ansicht, daß eine Eisenbahn zwischen Donau und Main größere Vorteile bringen würde. Zu dem ganzen Unternehmen hatte er scheinbar kein großes Vertrauen: „Überhaupt sehe ich bei den jetzigen kommerziellen Verhältnissen des Rheins und der Donau und endlich des ganzen deutschen Vaterlandes noch wenig günstige Auspizien für das Gelingen dieser großen Verbindung. Ein Heer von Schwierigkeiten kämpft von allen Seiten dagegen, auf dem linken Flügel das berüchtigte jusqu'à la mer, auf dem rechten türkische Stumpfheit und im Centro die entgegengesetzten Interessen der deutschen Staaten, Österreichs und Ungarischer Verknöcherung durch Oligarchie und Aristokratie. Selbst ohne Aussicht des Gelingens würde uns ein solcher Zustand der Dinge lassen, wenn nicht E. M. mit großem Sinn durch den Handelsverein mit Württemberg den Grundstein zu einem neuen Zustande des Handels in Deutschland gelegt hätten. Sollte dieser, wie es doch jetzt schon zu hoffen ist, zu einem allgemeinen deutschen Handelsverein führen und zu günstigeren Handelsverhältnissen mit andern Ländern, dann würde diese Ver-

bindung zwischen Donau und Main von großer Wichtigkeit, aber auch, da diese Strecke wesentlich für den Warenhandel bestimmt werden würde, der Vorteil beständigen und schnellen Transportes so überwiegen, daß eine Eisenbahn den Vorzug vor einem Kanal verdienen möchte".

Klenze war der Idee Lists, Deutschland mit einem ganzen Netz von Eisenbahnen zu überziehen, sehr zugeneigt.

Auch das Gutachten des Direktors der General Bergwerks- und Salinen-Verwaltung v. Schenk lautete zugunsten der Eisenbahnen. Er machte auf die großen Schwierigkeiten aufmerksam, welchen ein Kanal zwischen Donau und Main begegnen würde. Auch für die Eisenbahnanlage seien die Hindernisse dort nicht wenige, jedoch viel leichter zu überwinden. „Den allgemein gültigen Satz," schrieb er, „als richtig angenommen, daß in ebenen, wasserreichen Gegenden die Kanäle den Eisenbahnen vorzuziehen sind, und diesen Satz auf Bayern angewendet, zeigt sich die Gegend diesseits der Donau für den Kanal wenig günstig, die jenseits der Donau aber höchst ungünstig."

Bevor man die Frage beantworte, ob nach der Oberfläche des Landes eine Eisenbahn oder ein Kanal für Bayern zweckentsprechender sei, müsse man erwägen, welche Plätze durch eine solche Straße in Verbindung zu setzen seien: „Berücksichtigt man den inneren Verkehr, so scheint die Verbindung der Donau mit dem Main, der Gegend diesseits und jenseits der Donau bemessen, weil der Austausch der Produkte sich hauptsächlich in dieser Richtung bewegt. Betrachtet man ferner den auswärtigen Handel und besonders den Transit, so erscheint wieder der Zug in der Richtung von Norden nach Süden als der vorteilhafteste, weil der Haupthandel in Deutschland zwischen der Nordsee und dem Mittelländischen Meere wechselt, wozu gegenwärtig der Rhein und der Main als Teile der Zwischenverbindung zu be-

nutzen sein dürften. In beiden genannten Richtungen werden daher die wichtigsten Plätze zu verbinden sein.“ Für ein solches System würden sich natürlich nur die Eisenbahnen eignen. Hierbei empfahl er zwei Hauptrichtungen durchzuführen: 1. von Kitzingen über Nürnberg—Regensburg nach München und 2. von Bamberg—Nürnberg—Donauwörth—Augsburg—Memmingen nach Lindau. Dieselben Linien zeichnete, wie oben gesehen, List vor. Schenk zog den Schluß: „Aus der allgemeinen wie aus der örtlichen Vergleichung der Kanäle mit den Eisenbahnen ergibt sich, daß nicht nur für den inneren Verkehr, sondern auch für den Durchgangs- und Ausgangshandel bezüglich auf das Königreich Bayern die Anlegung von Eisenbahnen dem Bau von Kanälen vorzuziehen ist, weil 1. die Anlage und die gewährliche Erhaltung der Eisenbahnen zu gleichem Zwecke weniger Geldaufwand in Anspruch nimmt, 2. weil Eisenbahnen kleinere Grundflächen erfordern, 3. weil die Herstellung von Eisenbahnen mit weniger Schwierigkeiten verbunden ist und kürzere Zeit zur Ausführung bedarf, 4. weil auf Eisenbahnen Lasten schneller fortgeschafft werden können als gleich große auf Kanälen, 5. weil die Bildung der Erdoberfläche in Bayern in jenen Gegenden, wo die Handelsplätze in Verbindung zu setzen sein würden, für Eisenbahnen günstiger ist als für Kanäle, 6. weil der Transport auf Eisenbahnen mit kurzen Unterbrechungen das ganze Jahr hindurch fortgehen kann, jener auf Kanälen aber regelmäßig alle Jahre für die Wintermonate gehemmt ist, 7. weil der Bau von Eisenbahnen auf die wichtigsten Gewerbe in Bayern mittelbar, und auf die Emporbringung des Eisenhüttenwesens unmittelbar einen ungleich wohltätigeren Einfluß hat als die Erbauung von Kanälen, 8. weil von Eisenbahnen, wenn sie abgewürdigt sind oder wenn deren Richtung verändert werden soll, der Hauptbestandteil, die eisernen Schienen, entweder verwertet oder ohne verhältnismäßige Kosten in die neue Richtung verlegt werden können,

dagegen bei Kanälen wenig oder gar nichts zu verwerten ist.“

Diesen Ausführungen trat Oberbaurat von Pechmann entgegen. Er wandte sich vor allem gegen Schenks „allzu günstige“ Ansicht für Eisenbahnen und suchte den Gegenbeweis für die einzelnen Punkte zu bringen[23]. Sein Urteil war, daß Eisenbahnen eine treffliche, nie genug zu preisende Erfindung seien und auch mit dem größten Vorzug angewendet werden könnten, daß sie aber durchaus nicht geeignet seien, die Kanäle zu verdrängen. „Es ist nutzlos,“ sagte er, „über den allgemeinen Vorzug des einen oder des anderen Transportmittels entscheiden zu wollen, weil jedes derselben unverkennbare Vorteile gewährt, über deren relatives Übergewicht nur in jedem einzelnen Falle geurteilt werden kann. Die Erfahrung in allen Ländern, wo man bisher Eisenbahnen und Kanäle gebaut hat, scheint jedoch gelehrt zu haben, daß die ersteren meist nur da einen unzweifelhaften Vorzug verdienen, wo die Ausführung der Kanäle durch zu große Schwierigkeiten oder durch Unmöglichkeit gehindert war, und daß der größte Vorteil der Eisenbahnen darin besteht, daß man durch sie den Verkehr auch da erleichtern kann, wo es durch Kanäle der Ortsverhältnisse wegen nicht mehr möglich ist.“

Obwohl aus diesen Berichten in der Hauptsache der Vorzug der Eisenbahnen deutlich hervorging, sollten sie die Entwicklung der Dinge nicht mehr aufhalten. Der König hatte sich für den Kanal entschieden, er wollte das Projekt, das er seit vielen Jahren mit großer Vorliebe verfolgte, bald verwirklicht sehen. Pechmanns Entwurf fand seine Zustimmung und kam zur Ausführung. Zugleich erhielt Baader die Weisung, dem Kanalprojekt in keiner Weise mehr entgegenzutreten.

Lists Fürsprache war nicht ohne Erfolg; konnte er

[23] Vortrag des Frhrn. v. Pechmann in der Sitzung der obersten Baubehörde vom 6. April 1830.

auch für das Donau-Main-Projekt nichts mehr erreichen, so hatten doch seine klaren und überzeugenden Ausführungen ihre Wirkung nicht verfehlt. Durch seine Ideen und Entwürfe hatte er die Eisenbahnfrage von neuem angeregt und ihr den Weg gewiesen, der sie zum Ziele führen konnte. Während man früher nur einzelne Strecken im Auge hatte, machte er zum ersten Male auf die Bedeutung eines ganzen Systems zusammenhängender Linien, auf ein Eisenbahnsystem aufmerksam, und zeigte in seinen Darlegungen, wie erst dadurch die Wirkung des neuen Verkehrsmittels richtig zur Geltung kommen könne.

Diesen Gedanken an ein einheitliches System brachte List besonders zum Ausdruck gelegentlich seiner im Jahre 1833 erschienenen Schrift: „Über ein sächsiches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden[24].“ Auf einer beigefügten Karte entwarf er in den Hauptzügen ein Eisenbahnnetz für ganz Deutschland, wie es später wirklich zur Ausführung kam. Für Bayern bezeichnete er als Hauptlinie die Süd-Nord-Verbindung von Lindau über Augsburg—München—Nürnberg—Bamberg nach der Nordgrenze, ferner eine Anschlußlinie von Augsburg über Ulm in westlicher Richtung nach dem Rhein. Diese beiden Bahnen wurden zuerst durchgeführt.

II. Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn und weitere Bahnprojekte in Bayern.

In England war im Jahre 1830 das glänzende Ereignis geschehen, am 15. September wurde die erste

[24] Leipzig 1833.

große Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Liverpool und Manchester dem Verkehr übergeben. Dieses Werk zeigte der Welt, wie man alle schwierigen Eisenbahnfragen zu befriedigender Lösung führen könne und zog deshalb und durch seine unerwartet günstigen Resultate während der ersten Jahre die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich. Ein Vorbild zur Nachahmung war damit gegeben.

In Bayern ging das Projekt, das seit vielen Jahren erwogen wurde, die Verbindung der beiden Städte Nürnberg und Fürth, seiner Verwirklichung entgegen. Wie schon erwähnt, interessierte sich bereits im Jahre 1826 der König für diese Bahn und ließ in Nürnberger und Fürther Kreisen anfragen, ob in genannten Städten ein Privatverein für dieses Unternehmen zustande gebracht werden könnte. Es erfolgte damals der Bescheid, daß die Errichtung einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth schon im Frühjahr 1826 ernstlich zur Sprache gekommen wäre und daß auch schon mit Fürther Interessenten Verhandlungen im Gange seien. Dank der Energie des zweiten Bürgermeisters von Nürnberg, Johannes Scharrer, gediehen die Unterhandlungen so weit, daß am 14. Mai 1833 die Einladung zur Subskription auf ein Anlagekapital von 132 000 Gulden ergehen konnte, wofür eine Rente von 12 % in Aussicht gestellt war[1]. Die veranschlagte Summe war am 8. November

[1] Besonders lange hielten die Kostenvoranschläge auf. Baader, den man um sein Gutachten gebeten hatte, befürwortete natürlich eine Bahn nach seiner Konstruktion. Demgegenüber stand das englische System, das auch schließlich zur Anwendung kam, da man mit kostspieligen Experimenten nicht beginnen wollte.

Bezüglich der Vorgeschichte, der Gründung, des Baues und Betriebes der Nürnberg-Fürther Bahn, s. Hagen: „Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth.“ Nürnberg 1885. — Joh. Scharrer: „Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft, oder Verhandlungen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.“ Nürnberg 1836.

1833 gezeichnet[2], und die Gesellschaft erhielt am 19. Februar 1834 das erbetene ausschließliche Privilegium für die nächstfolgenden 30 Jahre verliehen; damit war die erste Aktiengesellschaft in Bayern überhaupt ins Leben gerufen. Trotz vieler Hindernisse, welche das Unternehmen als erstes solcher Art zu überwinden hatte, es seien nur die Schwierigkeiten erwähnt, welche mit dem Ankauf des nötigen Grund und Bodens bei Ermangelung eines Expropriationsgesetzes verbunden waren, wurde der Bau so eifrig betrieben, daß die Eisenbahn am 7. Dezember 1835 eröffnet werden konnte.

Das erste Eisenbahnunternehmen in Deutschland war gelungen. Die finanziellen Erfolge, die das neue Werk mit sich brachte, gaben den in Bayern neu auftauchenden Bahnprojekten einen mächtigen Anstoß und ließen weitere Eisenbahngesellschaften entstehen.

Noch während des Baues der Nürnberg-Fürther Bahn hatten sich zu München und Augsburg Vereine von Handelshäusern gebildet, welche zunächst die Verbindung ihrer beiden Städte im Auge hatten, gleichzeitig aber sich die Aufgabe stellten, unter Mitwirkung anderer Städte, in ganz Bayern den Bau zusammenhängender Eisenbahnlinien durchzuführen. So war schon zu Anfang des Jahres 1836 ein großartiges Projekt, wenn auch in mehrere kleinere zergliedert, im Entstehen, worauf auch List in seinen Entwürfen verwiesen, nämlich das einer Süd-Nord-Bahn, die, der alten Handelsstraße folgend, von der sächsischen Grenze bei Hof über Nürnberg nach Augsburg und von da einerseits nach Lindau an den Bodensee und anderseits über München nach Salzburg führen sollte. Zur Ausführung der einzelnen Teile bil-

[2] Es zeichneten:

119 Teilnehmer in Nürnberg	70 000 fl.
35 Teilnehmer in Fürth	13 600 fl.
53 Teilnehmer auswärts	48 400 fl.
zusammen 1320 Aktien mit	132 000 fl.

deten sich im Laufe des Jahres 1836 verschiedene Eisenbahnkomitees, so für die Linien:

Augsburg—Nürnberg
Augsburg—Lindau
Nürnberg—Nordgrenze
München—Salzburg.

Zu jener Zeit der schwebenden Projekte berief die Regierung zur Anbahnung der wünschenswerten Gleichmäßigkeit in der Gestaltung des Eisenbahnwesens eine Generaldelegation von Bevollmächtigten aller genehmigten Eisenbahngesellschaften nach München, um die gemeinsamen Grundlagen aller Statuten für sämtliche Eisenbahngesellschaften Bayerns zu entwerfen.

Die Bevollmächtigten sollten insbesondere Aufschluß geben über die Ansichten ihrer Gesellschaft:

a) über die allen Bahnen zu sichernden gleichen Dimensionen der Bahnschienen;

b) über die Rätlichkeit alsbaldiger Einzahlungen von mindestens 10 % der wahrscheinlichen Aktiensumme, zur Beseitigung verderblicher Agiotage;

c) über die Gewährschaften gehöriger Einzahlungen;

d) über die erhobenen und voraussichtlich noch zu erhebenden Einsprachen und Entschädigungsforde-derungen.

Ausgenommen von dieser Verhandlungsweise waren die postalischen Verhältnisse, welche bei der großen Verschiedenheit der Voraussetzungen, insbesondere der Personen- und Warenfrequenz, einer gesonderten Erörterung vorbehalten blieben.

An den Beratungen, die im August 1836 stattfanden, beteiligten sich Abgeordnete aus München, Augsburg, Nürnberg, Bamberg und Lindau.

Das Ergebnis waren die am 28. September 1836 erlassenen „Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern"; die in der Hauptsache verordneten: die genehmigten Eisenbahnen in Bayern sollen als gemeinnützige Anstalten sich des besonderen

Schutzes des Staates erfreuen. Die Eisenbahngesellschaften erhalten die Rechte konstituierter Korporationen. Das nötige Kapital beschaffen sie durch Ausgabe von Aktien, deren Ausstellung auf Namen oder Inhaber jeder einzelnen Gesellschaft nach ihrem Ermessen freisteht. Eine Aktie darf bis zur Vollendung des Baues nicht unter 500 Gulden betragen, dann jedoch in solche bis zu 100 Gulden zerlegt werden. Jede Gesellschaft muß, sofort bei Unterzeichnung der Subskriptionssumme nach ihrem Ermessen 1—5 % des subskribierten Aktienbetrages zur Deckung der Initiativkosten, und unmittelbar nach Genehmigung der Statuten weitere 10 % der subskribierten Aktiengesamtsumme bar einzahlen lassen. Weitere Einzahlungen geschehen nach Bedarf, doch müssen vom Beginne bis zur Vollendung der Bahn immerhin 5 % des Aktienkapitals als Reservefonds in der Kasse sein. Die Ausgabe neuer Aktien und die Aufnahme von Darlehen darf nur mit Genehmigung der Regierung geschehen. Der Staat behält sich vor, die Eisenbahnen zum Betriebe der Postanstalt zu benutzen; das Verhältnis der Gesellschaft zu der kgl. Postanstalt und die seitens der Eisenbahn zu leistende Entschädigung ist durch ein besonderes Übereinkommen zu regeln. Die Regulierung des Tarifes erfolgt in den ersten drei Jahren jährlich, danach alle drei Jahre und bedarf der Genehmigung der Regierung. Alle Eisenbahnen sollen mit gleicher Spurweite von 8 Fuß, 8½ Zoll engl. Maßes, und für Schwertransporte aller Art hergestellt werden. Auf den Bahnen soll in der Regel und soweit es die Verhältnisse zulassen, die Dampfkraft zur Anwendung kommen.

Zur Herbeiführung und Erhaltung möglichst übereinstimmender Grundsätze, sowie zur Regelung der gegenseitigen Beziehungen der einzelnen Bahnen hat alle Jahre mindestens einmal ein Konferenz von Bevollmächtigten der Eisenbahngesellschaften stattzufinden.

München—Augsburg.

Von den bezeichneten Linien kam als erste zur Entwicklung die Bahn von München nach Augsburg. Die Anregung war, wie erwähnt, von Augsburger und Münchner Handelshäusern ergangen, die noch im Jahre 1835 die Genehmigung zur Ausführung einer Lokomotiveisenbahn erlangten. In einem Regierungsschreiben vom 7. Dezember 1835 wurde der Verein des Münchner Handelsstandes aufgefordert, möglichst bald einen Entwurf der Statuten der Augsburg-Münchner Gesellschaft zur Prüfung vorzulegen. Dabei verlangte die Regierung, den Entwurf im Sinne und nach den Grundsätzen der Statuten der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie abzufassen[3] und besonders die über Art und Zeit der Ausführung zu leistenden Garantien, die abweichenden Verhältnisse der bayerischen Postanstalt und die für das Postärar zu ermittelnde Entschädigung klarzulegen. „Dem genannten Vereine," hieß es in dem Schreiben, „wird schon jetzt die Versicherung erteilt, daß das Unternehmen eben durch diese Beziehung zu der Postanstalt in jeder Hinsicht die Natur einer gemeinnützigen öffentlichen Anstalt zur Förderung des äußeren und inneren Handels nehmen wird." Die Regierung ließ das gleiche Schreiben dem Augsburger Verein zugehen und verordnete, daß diejenigen Anerbietungen und Entwürfe Genehmigung erhalten sollten, welche als die zweckmäßigsten erscheinen würden.

Im Dezember 1835 traten beide Komitees zu Augsburg zusammen und beschlossen ihre Vereinigung zu einer Gesellschaft; für die nötigen Vorarbeiten zum Bahn-

[3] Nach dem Dekret vom 6. Mai 1835: „Die Allerhöchste und Höchste Genehmigung der Errichtung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden, sowie des Entwurfs der Statuten der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie betreffend."

bau sollten jedoch vorerst zwei getrennte Komiteesektionen zu München und zu Augsburg fortbestehen.

Die Regierung, welche für das Unternehmen großes Interesse zeigte, ließ die allgemeine Projektierung selbst vornehmen. Regierungsbaurat Beyschlag legte einen Entwurf vor, der die Bahnrichtung von Augsburg über Mering, Hochdorf, Untermalching, Olching und Lochhausen festlegte und am 18. Juli 1836 Genehmigung fand. Dieser Richtung folgte im allgemeinen die spätere Ausführung. Mit den speziellen Vorarbeiten wurde der Bezirksingenieur Denis, der Erbauer der Nürnberg-Fürther Bahn, beauftragt. Seine Untersuchung ergab: Die ganze Bahn erhält eine Länge von $16^1/_6$ Stunden (60 km). Diese Strecke wird für die Bauausführung in sechs Sektionen geteilt, die erste beginnt im Burgfrieden Münchens, die letzte endet vor dem „roten Tor" in Augsburg. Das Niveau kann im allgemeinen nicht als günstig bezeichnet werden, da der Endpunkt der Bahn, München, ca. 146 Fuß höher liegt als der andere Endpunkt, Augsburg, und der dazwischen liegende Hattenhofer Berg die Lage Münchens um 88, jene Augsburgs aber um 234 Fuß übersteigt. Zudem erschweren mehrere andere auf der Linie gelegene fixe Punkte, wie der Würmfluß, die Amper, die Maisach, die Paar und der Lech und das mit dem Hattenhofer Berg den Höhepunkt der Bahn bildende Haspelmoos eine allmählige Verteilung der Steigung. Demnach ist im Durchschnitt eine Steigung von 1:384 zu erwarten. Der Kostenvoranschlag beziffert 3 300 000 Gulden.

Lange zogen sich die Verhandlungen der beiden Komiteesektionen bezüglich der Festlegung der Statuten für die zu gründende Aktiengesellschaft hin. Der erste Entwurf, den die Augsburger schon im Februar 1836 fertiggestellt hatten, fand in München großes Mißfallen. Man sandte daher am 26. Mai 1836 von hier einen Gegenentwurf nach Augsburg. Die Gegensätze, über die sich die beiden Komitees nicht einigen konnten, bestan-

den in der Festsetzung der Höhe des Aktienkapitals, der Höhe der Einzahlungen für die Initiativkosten und der späteren Einzahlung, in der Tarifregulierung und in der Bestimmung für den Sitz des Direktoriums. Beide Sektionen bemühten sich eifrig um den Sitz dieses Direktoriums, sowie auch um den Sitz des Verwaltungsrates und der Generalversammlung in ihren Städten und suchten entscheidende Gründe dafür vorzubringen. Die Augsburger glaubten den ersten Anspruch erheben zu dürfen, da sie das Unternehmen zuerst angeregt und sich zur Gründung einer Eisenbahn von Augsburg nach München erboten hätten (im Juli 1835), während man sich in München erst vier Monate später zur Teilnahme an diesem Unternehmen beworben habe. Weiter führten sie an, daß Augsburg ein bedeutenderer Handels- und Gewerbeplatz als München sei und den Zentralpunkt bilde für die in der Folge von hier aus fortzusetzenden Eisenbahnen nach Westen, dann nach Lindau und Nürnberg.

Dagegen brachten die Münchner vor, daß die Gesellschaft durch den Sitz des Direktoriums in der Haupt- und Residenzstadt wesentlich gefördert werde, da hier sowohl für die Ausführung des Baues als auch für den inneren Betrieb im allgemeinen mehr Hilfsmittel zur Verfügung stünden. „Im übrigen finde Gleichstellung beider Städte insofern statt, als jede ihre Mitglieder in das Direktorium stellt, jede ein Geschäftsbureau besitzt, sonach die Kassageschäfte in einer wie in der anderen Stadt statthaben, ebenso jede Stadt ihre Werkstätten für die Requisiten der Bahn unterhält und überhaupt alles für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb Erforderliche durchaus zu gleichen Teilen von beiden Städten in Anspruch, Genuß und Besitz genommen wird.“ Beide Städte stellten schließlich die Entscheidung über diesen strittigen Punkt der Regierung anheim. Verzögert wurde die Einreichung der Statuten ferner durch die Schwierigkeiten, die sich bei der Ordnung der Postverhältnisse einstellten.

Da die Unterhandlungen der beiden Komitees auch im weiteren Verlaufe zu keinem Ziele führten, ließ sich die Regierung beide Entwürfe vorlegen und genehmigte am 3. Juli 1837 die Gesellschaftsstatuten in einer Form, welche eine Kombination beider Entwürfe ergab. In diesen Statuten, welche genau nach den „Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern“ ausgearbeitet waren, war in der Hauptsache und in Bezug auf die Streifragen festgesetzt:

Das Aktienkapital soll vorerst höchstens 3 000 000 Gulden betragen. Die Aktien werden auf den Inhaber oder auf besonderes Verlangen auf den Namen ausgestellt. Zu den bereits eingezahlten 5 % zur Deckung der Initiativkosten werden weitere 10 % als Abschlagszahlung erhoben; der Rest der Aktiensumme wird nach dem Ermessen des Direktoriums eingehoben. Die Regulierung des Tarifs erfolgt in den ersten 3 Jahren jährlich, nach Verlauf derselben alle 3 Jahre unter Genehmigung der Regierung.

Die Erledigung aller Angelegenheiten während des Baues liegt bis zur Eröffnung der Eisenbahn in den Händen eines Verwaltungsrates und eines Direktoriums. Der Verwaltungsrat besteht aus 24 Mitgliedern und zwar zur Hälfte aus Münchner und zur Hälfte aus Augsburger Aktionären, welche unter sich einen Vorstand und für diesen einen Stellvertreter wählen. Nach Vollendung des Baues wird die Gesellschaft durch 3 Organe, Generalversammlung, Verwaltungsrat und Direktorium, vertreten, die ihren Sitz in München haben.

Zugleich mit den Statuten erschienen die „Allerhöchsten Bestimmungen über die Benützung der Eisenbahn zwischen München und Augsburg zum Betrieb der kgl. Posten“. Danach hat die Eisenbahngesellschaft von der kgl. Postanstalt alle Gegenstände, welche sich zur Beförderung mit der Briefpost eignen, zum unentgeltlichen Transport zu übernehmen. Die zur Aufgabe bei den Briefposten geeigneten Gegenstände dürfen nur

durch die kgl. Posten zum Transport auf die Eisenbahn und von dieser ebenso nur durch die kgl. Posten zur weiteren Beförderung und Abgabe gelangen. Die kgl. Postanstalt benützt die Eisenbahn zum Transport von Fahrpoststücken beliebig gegen Vergütung von $^3/_4$ des festgesetzten Eisenbahnwarentarifs, der in keinem Falle den Tarif der kgl. Posten überschreiten darf. Dagegen entrichtet die Eisenbahnunternehmung der Postanstalt für die Beförderung der zur Versendung mit der Fahrpost geeigneten Frachtstücke jährlich eine Aversalvergütung, welche, für den nach dem Durchschnittsertrag der Jahre 1833/36 approximativ berechneten Entgang an Postgefällen, in den ersten drei Jahren nach Eröffnung der Bahn auf 3500 Gulden festgesetzt wird. Für den Entgang an Personentransport zahlt die Gesellschaft während der 3 Jahre jährlich 6000 Gulden. Beträgt die Aktienrente $4^1/_2$ %, so werden diese Summen um $^1/_5$, steigt die Rente auf 5 %, um die Hälfte erhöht.

Nachdem die Statuten genehmigt waren, traten am 23. Juli 1837 die beiden Komitees zusammen, um sich formell als Verwaltungsrat zu konstituieren und die Wahl des Direktoriums vorzunehmen; Vorstand des Verwaltungsrates wurde Hofbankier Frhr. v. Eichtal, Vorstand des Direktoriums J. v. Maffei, beide in München.

Die nächste Aufgabe war, die Vorarbeiten, d. h. die Projektierungspläne und Kostenanschläge, möglichst bald zum Abschluß zu bringen und dem Verwaltungsrate zur Genehmigung vorzulegen; denn erst dann konnte mit dem Grunderwerb und den Terrainarbeiten begonnen werden. Die Vorlage des Bauplanes erfolgte am 14. September und erlangte am 28. Dezember 1837 allgemeine Anerkennung. Unterhandlungen bezüglich Übernahme der Bauarbeiten mit Denis, der die Vorarbeiten bisher geleitet hatte, führten zu keinem Resultat, sodaß die ganze Bauführung dem Baurat Himbsel übertragen wurde. Die Bauarbeiten nahmen am 19. Februar ihren Anfang, konnten aber in der ersten Hälfte des Jahres

1838 nur langsam fortgesetzt werden, da die Witterungsverhältnisse äußerst ungünstig waren, und schwierige Strecken, welche durch Lehm- und Moosgegenden führten, erst trocken gelegt werden mußten. Daneben begann man mit dem Grunderwerb, einer schwierigen Arbeit, die erst durch das neue Expropriationsgesetz[4] sehr erleichtert wurde. Das Gesetz brauchte jedoch nur selten zur Anwendung zu kommen, da die Gesellschaft die Grunderwerbung auf dem Wege freier Unterhandlung führte, wobei in schwierigen Fällen schon dessen moralischer Einfluß genügte.

Im Laufe des Sommers wurde der Bau eifrig betrieben, sodaß am 30. Oktober über ein Drittel aller für die ganze Strecke erforderlichen Erdarbeiten, und der Oberbau auf ca. 1 Stunde Weges (3,7 km) vollendet, und 31 Brücken und Durchlässe teils fertig, teils im Bau begriffen waren. Dadurch konnte schon am 3. September eine Strecke von ungefähr ½ Stunde (1,8 km) Länge vom Bahnhofe Augsburg bis zur Lechbrücke, bis zur sog. „Insel" dem Verkehr übergeben werden. Diese Strecke wurde vorerst nur mit Pferdekraft betrieben und diente hauptsächlich zu Vergnügungsfahrten.

Im Jahre 1839 wurde die Bahn am 1. September von München bis Lochhausen, am 27. Oktober bis Olching, und am 7. Dezember bis Maisach, im ganzen eine Länge von ca. 6 Wegstunden (22 km), eröffnet. Auf den fahrbaren Teilstrecken wurde jeweils sofort ein provisorischer Betrieb mittels Lokomotiven hergestellt. Am Ende des zweiten Baujahres (1839) war eine weitere Teilstrecke von ungefähr 8 Wegstunden (29,6 km) der Vollendung nahe.

Diese Bauarbeiten hatten bereits 90 Prozent des Aktienkapitals erfordert; das Direktorium war schon im Laufe des Jahres zur Überzeugung gekommen, daß die

---

[4] Gesetz vom 17. November 1837, betr. die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke.

übrigen 10 Prozent zur Vollendung der Bahn nicht ausreichen würden.

Wie die Geschäftsberichte zeigen, wurde eine Überschreitung der Kostenvoranschläge dadurch verursacht, daß erstens für den Grunderwerb nur 130 000 fl. veranschlagt waren, während dieser für die ganze Bahn 438 743 fl. kostete. Die Mehrausgabe hatte ihren Grund teils darin, daß in dem Voranschlag als wahrscheinlicher Ankaufspreis der Grundstücke nur der nach der Ertragsfähigkeit berechnete Wert angenommen wurde, während der wirkliche Ankaufspreis häufig das drei- oder vierfache, in einigen Fällen sogar das sechs- bis achtfache betrug, teils darin, daß nur das für die Bahnlinie nötige Terrain berechnet war ohne Rücksicht auf das von dem Bahnkörper durchschnittene Nebenland und die mit zu erwerbenden Parzellen. Zweitens trugen die Brücken- und Durchlaßbauten wesentlich zur Mehrung der Kosten bei. Als nämlich die betreffenden Projektierungsarbeiten vorgenommen wurden, war das Terrain durch lang anhaltende trockene Witterung stark entwässert und die Brücken und Durchlässe wurden nach dem damals ersichtlichen niedrigen Wasserstande, also in viel zu kleinen Dimensionen in den Plänen und in dem Voranschlag aufgenommen. Die anhaltenden Regengüsse des Jahres 1838 ließen diesen Irrtum noch rechtzeitig erkennen. Alle diese Bauobjekte mußten daher vergrößert und durch neue vermehrt werden.

Und noch ein Umstand trug zur Kostenmehrung bei. In dem Voranschlag war kein Posten für die Zinsen des Aktienkapitals während der Bauzeit vermerkt, während jeder Aktionär, den Statuten gemäß, 4 % Zinsen bezog, die bis zur Vollendung der Bahn eine Summe von mehr als 200 000 fl. erforderten.

Unter diesen Umständen war die Gesellschaftsverwaltung genötigt, weitere Geldmittel zu beschaffen, die bis zur Vollendung des Unternehmens auf 1 100 000 fl. berechnet wurden. Der Verwaltungsrat wandte sich

daher am 18. November 1839 an die Regierung mit dem Ersuchen: die Gesellschaft zur Aufnahme eines Darlehens für den erforderlichen Mehraufwand zu ermächtigen und dieses Darlehen aus Staatsmitteln gegen Verzinsung und volle Sicherheit zu gewähren. Auf diesen Antrag wurde zwar die Aufnahme des Darlehens genehmigt, jedoch eine Bewilligung aus Staatsmitteln, selbst als Vorschuß, verweigert. Nachdem verschiedene Versuche des Direktoriums, die nötige Summe auf privatem Wege zu beschaffen, nicht zum Ziele führten, entschlossen sich einzelne Mitglieder des Verwaltungsrates, die erforderlichen Mittel vorzuschießen, die auch sofort durch Subskription aufgebracht wurden.

Nachdem somit die Gesellschaft neue Geldmittel erhalten hatte, ging der Bau ordentlich vorwärts. Am 22. Mai 1840 konnten regelmäßige Dampffahrten bis Nannhofen, am 14. September bis Althegnenberg eingerichtet werden. Die ganze Bahn wurde am 4. Oktober 1840 dem Verkehr übergeben.

Augsburg—Nürnberg.

Die erste Anregung zu dem Projekt der Augsburg-Nürnberger Bahn gab Hofbankier Frhr. v. Eichtal, der Mitbegründer der München-Augsburger Eisenbahn. Zu gleicher Zeit, als die Pläne für dieses Unternehmen im Entstehen waren, wandte er sich, am 21. Dezember 1835, an die Regierung um die Erlaubnis zur Bildung einer Aktiengesellschaft für die Fortsetzung der München-Augsburger Bahn nach Nürnberg. In seinem ausführlichen Gesuche machte er auf die Vorteile eines größeren Netzes zusammenhängender Eisenbahnlinien in Bayern aufmerksam und befürwortete u. a. eine Bahn nach Salzburg, die sich mit der österreichischen Eisenbahnkompagnie vereinigen und bis Triest weiter geführt werden sollte.

Von der Regierung wurden Eichtals Vorschläge beifällig aufgenommen und man gab dort — so hieß es in einem Bericht an den König — zu erwägen: „1. daß der in allen Nachbarstaaten sich plötzlich regende Unternehmungsgeist jeden Aufschub unmöglich mache und daß wenige Wochen hinreichen würden, einige, Bayern im höchsten Grade gefährdende Eisenstraßen unwiederbringlich beschließen zu machen, während eine schnelle Ankündigung der betreffenden Unternehmungen alle nachteiligen Einleitungen noch rechtzeitig zunichte machen und die anderwärts sich bildenden Sozietäten zwingen würde, die Richtung ihrer Bahnen nach der Richtung und der Ausmündung der bayerischen Bahnen zu bemessen, daß also Gefahr auf Verzug vorwalte; 2. daß die beiden beabsichtigten Bahnen im engsten Zusammenhange mit dem Kanal und wahre Adern seines schwunghaften Betriebes seien; 3. daß sie in politischer Beziehung für Deutschland im Gegensatz zum Westen nur von dem entscheidendsten Vorteil seien könnten, indem sie den Handelszug und den gegenseitigen Verkehr erleichterten[5]".

Eine Augsburg-Nürnberger Bahn fand natürlich großes Interesse bei dem Komitee der München-Augsburger Eisenbahn und bei dem Direktorium der Nürnberg-Fürther Bahn, da die neue Strecke ihren Unternehmungen eine größere Ausdehnung geben konnte und eine größere Frequenz in Aussicht stellte. Es waren daher

[5] Grund zu Befürchtungen gaben vor allem die Bestrebungen in Württemberg und Baden zur Einführung von Eisenbahnen, die für den Handel und Verkehr Bayerns eine große Gefahr bedeuteten. In Württemberg hatte die Regierung schon 1830 eine besondere Kommission eingesetzt, welche sich mit der Frage des Baues von Eisenbahnen zu beschäftigen hatte. Die Kommission ließ im Jahre 1834 ihr Gutachten dahin abgehen, daß zur Verbindung des Neckars resp. des Rheines mit der Donau und dem Bodensee die Anlage von Eisenbahnen anzustreben sei. Demzufolge bildeten sich verschiedene Gesellschaften.

In Baden wurde damals (im Jahre 1835) die Errichtung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel auf Staatskosten besprochen.

bald Unterhandlungen mit Eichtal im Gange. Das Projekt erlangte auch sofort allgemeines Interesse, so daß sich verschiedene Bankhäuser aus München und Regensburg meldeten, die mit Beträgen von 100 000 bis zu 1 200 000 fl. für das Unternehmen eintreten wollten. Die Regierung gab jedoch zu erkennen, daß sie eine solche Unternehmung Einzelnen nicht in die Hand geben wolle, sondern daß sie „jene wohlwollende Beachtung aller konkurrierenden Interessen werde eintreten lassen, welche bei Genehmigung der München-Augsburger Eisenbahn die Allerhöchsten Entschlüsse des Königs geleitet haben."

Eichtal bekam die Weisung, sich vor allem mit den Städten Augsburg und Nürnberg ins Benehmen zu setzen. Zu diesem Zwecke fanden am 9. Januar 1836 zu Nürnberg Verhandlungen zwischen dem Direktorium der Nürnberg-Fürther Bahn, den Mitgliedern des Augsburger Komitees und zwischen Eichtal statt, die zu dem Vorschlage führten: ein Generalkomitee zu berufen, das weitere Bestimmungen für ein allgemeines Eisenbahnsystem in Bayern, für einen Zentralpunkt der Leitung u. a. mehr treffen sollte. Bezüglich der Augsburg-Nürnberger Bahn kam man zu keinem definitiven Entschluß. Da aber die Regierung in dieser Frage möglichst bald eine Entscheidung treffen wollte, ließ sie bei den Beteiligten anfragen, ob sie entschlossen seien, bei Errichtung einer Eisenbahn von Augsburg nach Nürnberg sich einfach und ohne weitere Voraussetzungen auf jene Bedingungen hin zu beteiligen, welche der König für die München-Augsburger Eisenbahn festgesetzt hatte. Die Mitglieder des Augsburger Komitees schlossen sich dieser Aufforderung unbedingt an, die Mitglieder des Nürnberger Direktoriums erklärten jedoch, daß sie in direktorialer Eigenschaft und im Namen ihrer Gesellschaft eine solche Erklärung nicht abgeben könnten[6], wohl

[6] Die Gründe dieser eigenartigen Äußerung — nachdem sie sich nämlich schon früher als Direktorium der Nürnberg-Fürther Gesellschaft in die Sache eingelassen hatten — waren nicht weiter angegeben; es ist möglich, daß sie größeres Interesse für ein anderes Unternehmen

aber als Private der Gründung einer Augsburg-Nürnberger Bahn im Einverständnis mit den schon vorhandenen Mitgliedern beitreten wollten.

Darauf erhielt Eichtal am 29. Januar 1836 die Genehmigung, eine Gesellschaft unter Mitbeteiligung der genannten Handelshäuser und Personen zu gründen, für die folgende Bedingungen festgesetzt wurden: Die Statuten der Gesellschaft und die beabsichtigte Bahnrichtung bleiben der königlichen Genehmigung vorbehalten. Die Gesellschaft ist verpflichtet, sich den Bedingungen zu unterwerfen, welche von Seite der Postanstalt nach Maßgabe des kgl. sächsischen Dekrets vom 6. Mai 1835 wie nach den besonderen Verhältnissen der Kurse, Distanzen etc. für erforderlich erachtet und ihr eröffnet werden. Dagegen wird ihr schon jetzt die Versicherung erteilt, daß das Unternehmen von der Staatsregierung in jeder Beziehung als eine gemeinnützige Anstalt zur Beförderung des äußeren und inneren Verkehrs wird behandelt werden, sodaß das Expropriationsgesetz darauf volle Anwendung findet.

Eine besondere Bestimmung verordnete noch, daß außerhalb der drei Städte München, Augsburg und Nürnberg Aktien nur insofern begeben werden durften, als diese binnen 6 Wochen in jenen Städten, und zwar in jeder derselben zu einem Drittel ihres Gesamtwertes nicht absetzbar sein sollten. Außerdem erging an alle bestehenden Bahngesellschaften das Verbot jeder Art von Kursgeschäften vor der offiziellen Veröffentlichung der Statuten.

Die Bausumme wurde vorläufig auf 6 Millionen Gulden festgesetzt, sodaß jede Stadt 2 Millionen aufzubringen hatte. In Nürnberg, wo die Subskription am 3. März stattfand, wurde die Summe schon am ersten

hatten, nämlich für eine Eisenbahn von Würzburg direkt über Nürnberg nach Regensburg, ein Projekt, das sie auch bereits am 14. Januar 1836 der Regierung zur Kenntnis brachten, das aber „als große Konkurrenz für den Kanal“ damals abschlägig beschieden wurde.

Tage um das Doppelte überzeichnet, auch in Augsburg und München war die Emission bald bewirkt.

Unterdessen hatte die Regierung die Vorarbeiten der Terrainuntersuchung und Kostenanschläge durch die Kreisbauräte Beyschlag und Ott vornehmen lassen. Am 31. März 1837 lagen Pläne vor, woraus sich als geeignetste Strecke ergab: eine Linie von Augsburg auf dem linken Lechufer bis Donauwörth, von da im Wörnitztal, im Ollach- und Horntal nach dem Ratzenbuck am Hahnenkamm, von hier durch das Altmühltal längs der Rezat und Regnitz über Weißenburg nach Nürnberg. Die ungefähren Kosten waren dafür zu 7 934 000 fl. berechnet.

Am 20. Dezember 1837 erging von der Regierung die Aufforderung zu einer möglichst baldigen Vorlage der Statuten. Die diesbezüglichen Verhandlungen hatte Eichtal schon lange eingeleitet, doch kamen wegen der schwierigen Einigung unter drei verschiedenen Komitees, wie sie in diesem Falle gegeben waren, keine zweckmäßigen und konsequenten Beschlüsse zustande. Dazu hatte die Regierung noch folgende drückende Verordnungen erlassen:

1. die Fundamentalbestimmungen haben weitgehendste Anwendung zu finden; 2. die Konzession wird auf höchstens 99 Jahre erteilt; 3. die Tilgung des Aktienkapitals muß durch Einnahmeüberschüsse, resp. durch jährliche Verwendung eines bestimmten Anteiles an dem Zins- resp. Dividendenertrag, für den Amortisationszweck nach einem hiefür festzusetzenden Plane erfolgen; 4. nach Ablauf der Konzessions- resp. Amortisationsperiode hat die Bahn in das Eigentum des Staates überzugehen; 5. zum Zwecke der vollständigen Aufbringung des dem Bedarfe entsprechenden Subskriptionsbetrages hat sich ein provisorischer Ausschuß aus den 7 bereits im Jahre 1836 zu Nürnberg an die Spitze der Unterzeichnungen getretenen Mitgliedern des dortigen Eisenbahndirektoriums zu bilden, dann aus je 2 Aktionären der Städte München und Augsburg. Dieser provisorische

Ausschuß leitet die Interessen und Geschäfte der Gesellschaft bis zum Eintritt des definitiven Gesellschaftsdirektoriums; 6. der provisorische Ausschuß hat sofort von den technischen Vorermittelungen Einsicht zu nehmen und die Beendigung der Aktienzeichnung herbeizuführen; 7. in den statutarischen Bestimmungen müssen die Verhältnisse zur Postanstalt geregelt sein.

Das einzige Resultat umständlicher Unterhandlungen war, daß sich am 4. Mai 1838 ein provisorisch dirigierender Ausschuß bildete, der sich zunächst mit der Prüfung der vorliegenden Pläne und Kostenvoranschläge beschäftigte. Außer den von der Regierung vorgelegten Entwürfen waren verschiedene durch Private ausgearbeitet, doch für keinen konnte man sich definitiv entscheiden. Gleich vergebens war die zweite Aufgabe des Ausschusses, die Beendigung der Aktienzeichnung herbeizuführen. Inzwischen war das ursprünglich zu 6 Millionen Gulden angenommene Aktienkapital auf 9 Millionen erhöht worden.

So große Erfolge man bei der ersten Subskription erzielt hatte, so wenig günstige Aussichten zeigten sich nun, die noch erforderlichen 3 Millionen beizubringen. Dem ganzen Unternehmen stand man plötzlich mit großem Mißtrauen gegenüber, das sich aus dem Zusammenwirken verschiedener Ursachen entwickelt hatte. Grund zu Bedenken gab vor allem die Unschlüssigkeit der Direktionsorgane, wodurch das Zustandekommen der Bahn überhaupt sehr fraglich wurde, und im allgemeinen war infolge des Mißglückens anderer gleichartiger Unternehmungen auch das Interesse für diese Linie geschwunden.

Am 24. Januar 1841 erklärte der provisorisch dirigierende Ausschuß, daß es ihm unmöglich sei, von der Konzession für die Augsburg-Nürnberger Bahn weiteren Gebrauch zu machen und daß er den Subskribenten die zu den Initiativkosten eingeforderten 1% zurückzahlen werde. Damit löste sich die Gesellschaft auf.

Nürnberg—Hof.

Ungefähr parallel mit der Entstehungsgeschichte der Strecke Augsburg—Nürnberg entwickelten sich die Anfänge für eine Bahnanlage von Nürnberg über Bamberg nach der nördlichen Reichsgrenze. Enge Beziehungen zwischen den zwei Linien bestanden schon dadurch, daß die Hauptunternehmer auf beiden Seiten die gleichen waren. Hier bewarben sich als Erste um die Genehmigung zur Bildung einer Aktiengesellschaft die Direktorialmitglieder der Nürnberg-Fürther Bahn in Vereinigung mit den Bankiers v. Hirsch und E. Marx in München, am 26. Januar 1836; zwei Tage später lag der Regierung ein gleiches Gesuch von dem Bankier Frhr. v. Eichtal vor.

Die Regierung, die großes Interesse an neuen Eisenbahnanlagen hatte, da, wie schon erwähnt, die Besorgnis rege wurde, die Nachbarstaaten könnten mit solchen Unternehmungen Bayern zuvorkommen und dadurch einen großen Teil des Verkehrs ablenken, genehmigte den ersten Antrag bereits am 11. Februar unter der Auferlegung der Verpflichtung, die Stadt Bamberg an dem Unternehmen angemessen zu beteiligen. Die Mitbeteiligung des Bankhauses Eichtal wurde als Angelegenheit der Gesellschaft erklärt. Die Bedingungen, die für die Entwerfung der Statuten etc. gelten sollten, waren im allgemeinen die gleichen wie bei dem Augsburg-Nürnberger Unternehmen. Außerdem sollte, falls die Gesellschaft nicht innerhalb eines Jahres vollständig konstituiert und während der gleichen Zeit der alsbaldige Beginn und die rasche Durchführung der Aufgabe gesichert sei, die Konzession erlöschen.

Auch für diese Bahn wurde die vorläufige Nivellierung der Linie von Nürnberg nach Bamberg und von da über Kulmbach und Hof bis an die Reichsgrenze auf Staatskosten vorgenommen.

Von Bamberg ab kamen zwei Linien in Betracht:

die eine Linie sollte im Tale der Itz, in einer Länge von 9 Wegstunden (33,4 km) bis an die Grenze bei Koburg führen, die andere durch die Abhänge des Fichtelgebirges über die Wasserscheide des Mains und der Saale, in einer Länge von 37¼ Stunden (138,1 km) bis an die Grenze bei Hof. Für die Strecke Bamberg—Koburg waren die ungefähren Kosten auf 2 Millionen Gulden, für Bamberg—Hof auf 7 500 000 Gulden, für die 15¼ Stunden (56,5 km) lange Strecke Nürnberg—Bamberg, die fast gar keine Terrainschwierigkeiten bot, auf 2 200 000 Gulden berechnet[7].

Diese Nivellierungsarbeiten bewiesen die Möglichkeit der technischen Ausführung; um aber feste Anhaltshaltspunkte zu gewinnen, wurden spezielle Vermessungen auf den bezeichneten Strecken und genaue Kostenanschläge, vorerst für die Strecke Nürnberg—Bamberg, auf Rechnung der Unternehmer resp. der Aktionäre hergestellt und bis Juli 1837 vollendet. Die Vorarbeiten gelangten an die Regierung, worauf am 12. Oktober die Erlaubnis zur Aktienzeichnung erging. Das auf 8 Millionen Gulden festgesetzte Aktienkapital wurde gleich am ersten Tage — 7. Dezember 1837 — mehr als dreimal überzeichnet, sodaß eine Reduktion aller Zeichnungen über 5 000 fl. eintreten mußte. Als erste Einzahlung wurde vorerst 1 % eingefordert. Die Genehmigung zum Bau der Bahn nach den vorgelegten Plänen erfolgte erst im März 1838. Die Gesellschaft wurde verpflichtet,

[7] Die beiden Linien nach Koburg und nach Hof wurden lange erwogen; für die eine sprach, daß sie dem alten Handelszuge folgen würde, und daß durch sie eine Verbindung mit der Elbe und der Weser leicht herzustellen sei; die andere bot zwar bloß eine Verbindung mit der Elbe, jedoch hatte man bei ihr vor allem die Konkurrenz der Fortführung der Leipzig-Dresdener Bahn nach Böhmen im Auge zu behalten. Daher schien auch dieser Zug als der wichtigere.

Für die Fortsetzung der Linie Bamberg—Hof nach Leipzig waren seit Februar 1836 Verhandlungen mit den Regierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg im Gange.

die Strecke Nürnberg—Bamberg sofort in Angriff zu nehmen und innerhalb zweier Jahre zu vollenden. Der Beginn des Baues für die Strecke Bamberg—Hof war auf das Frühjahr 1839 und die Fertigstellung auf das Jahr 1844 festgesetzt. Nach Ablauf von 99 Jahren sollte das freie Eigentum der Bahn samt allem Zubehör an den Staat übergeben. Weitere Bestimmungen verordneten: „Es sind alsbald 10 % Einzahlung zu fordern, wovon 5 % bei der Baukasse, 5 % dagegen bei der Bank oder bei der Staatsschuldentilgungskasse als Bürgschaft für die Vollendung der Bahn bis zur sächsischen Grenze deponiert bleiben.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach einem genau festzusetzenden und auf bestimmte Zinsanteile zu gründenden Tilgungsplane, aus ihren Einnahmen ein Amortisationskapital in der Art zu bilden, daß damit die Heimzahlung des ganzen Aktienkapitals nach Ablauf der Konzessionsperiode, d. h. nach 99 Jahren, bewirkt und alle Ansprüche der Aktionäre befriedigt werden.

Für die Zerstörung der Eisenbahn im Kriege, durch Freund oder Feind, wird keine Entschädigung gewährt."

Diese neuen Bestimmungen, die weit über die allgemeinen Fundamentalbestimmungen hinausgingen, erschienen dem provisorisch dirigierenden Ausschuß sehr erschwerend. In einem ausführlichen Schreiben an die Regierung legte er klar, daß sich unter solchen Umständen das Unternehmen nicht rentieren würde und suchte wenigstens teilweise Modifikationen zu erwirken. Seine Bitte war ohne Erfolg; in den Statuten, die im November 1838 genehmigt wurden, mußte sogar noch die Bestimmung eingefügt werden, daß die Regierung die ganze Bahn nach Belieben auch vor Ablauf der Konzessionsperiode mittels Kauf resp. Ablösung der Gesellschaftsrechte erwerben könne. Nur bezüglich der Einzahlungen erfolgte eine Änderung, wonach zu den bereits eingehobenen 1 % sofort 4 %, 6 Monate später weitere 5 % einzuzahlen waren. Ferner sollten in vierteljähr-

lichen Raten zu 5 % weitere 20 %, demnach mit den ersten 10 % oder 800 000 fl. weitere 1 600 000 fl., im ganzen 2 400 000 fl. eingehoben, von jeder Einzahlung jedesmal der fünfte Teil zum Reservefonds im Betrage von 480 000 fl. geschlagen und $^4/_5$ mit 1 920 000 fl. zu den Baukosten für eine Bauperiode von 18 Monaten verwendet werden.

Mit dem Bau konnte aber nicht so rasch, wie die Regierung bestimmt hatte, begonnen werden, denn bei den Vorarbeiten für die Strecke Bamberg—Hof zeigten sich Schwierigkeiten, die das Zustandekommen der ganzen Bahn in Frage stellten. Dazu kam, daß die Aktionäre bezüglich weiterer Einzahlungen Schwierigkeiten machten. Nachdem verschiedene Gesuche um Ermäßigung der harten Bedingungen erfolglos blieben, stellte das Direktorium, um der drohenden Auflösung der Gesellschaft vorzubeugen, am 11. Januar 1840 an die Regierung die Bitte, es möge der Staat eine Zinsengarantie von 3½ % gewähren. Dadurch sollte das vollständig verschwundene Vertrauen zu dem Unternehmen wieder hergestellt werden.

Die Regierung entschied am 24. März 1840, daß der Staat auf die vorgeschlagene Zinsengarantie nicht eingehen könne, mit der Begründung, daß eine derartige Garantie, abgesehen von den staatsrechtlichen Rücksichten, welche bei der damit verknüpften Kontrahierung einer, wenn auch nur bedingten Staatsschuld eintreten könnte, mit der ausgesprochenen Eigenschaft des Unternehmens als eines Privatunternehmens in Widerspruch stehen würde. Der Gegenstand der vom kgl. Ärar zu übernehmenden Haftungsverbindlichkeit wäre höchst unbestimmt und möglicherweise höchst beträchtlich. Bei einer so großen, durch die Garantie bedingten Beteiligung des Staates, welche denselben als ersten Interessenten und gewissermaßen als Hauptaktionär darstelle, müsse der Regierung das Recht der Einflußnahme auf Herstellung, Betrieb, Verwaltung und Kontrolle vorbehalten bleiben.

Dieser Einfluß aber sei durch die bloße Beigebung eines Regierungskommissärs nicht sichergestellt, setze vielmehr Einrichtungen und organische Anordnungen voraus, welche einerseits nur mittels tatsächlicher gänzlicher Umänderung der Statuten getroffen, andererseits nicht ohne beträchtliche Kosten geführt werden könnten.

Die Verhandlungen der Generalversammlung am 30. September 1840, in der die Lage des Unternehmens klargelegt wurde, führten zu dem Beschlusse:

1. der Regierung zu erklären, daß die Gesellschaft wegen Mangels des erforderlichen Kapitals nicht imstande sei, die Bahn von Bamberg über Hof an die sächsische Grenze zu bauen;

2. die Regierung um Erlaubnis zum Bau der Bahn von Bamberg in der Richtung gegen Koburg, und zum sofortigen Beginn des Baues der Bahn von Nürnberg nach Bamberg zu bitten[8];

3. bei der Regierung den Antrag zu stellen, die Strecke Bamberg—Hof auf Staatskosten genau untersuchen und das Ergebnis samt Kostenanschlägen der Gesellschaft zur weiteren Beratung und Beschlußfassung vorlegen zu lassen.

Dieser Beschluß der Generalversammlung wurde der Regierung am 5. Oktober vorgelegt. Darauf erfolgte die Antwort: „Nachdem die Gesellschaft innerhalb des festgesetzten peremptorischen Termins die ihr abgeforderte bestimmte Erklärung über Beginn und Vollendung der Eisenbahn in der bestimmten Zeit nicht abgegeben hat, vielmehr die eingereichte Erklärung auf die Bitte gerichtet ist: der Gesellschaft die Konzession zum Bau der Eisenbahn über Bamberg an die nördliche Reichsgrenze in der Richtung nach Koburg zu erteilen, hat der König beschlossen, die für den Bau erteilte Konzession als erloschen zu erklären.“

[8] Neue Mittel waren vorhanden, da inzwischen die erste 4%ige Einzahlung bewirkt werden konnte.

Eine fernere Entschließung besagte, daß der König beabsichtige, im nächsten Frühjahr (1841) den Bau einer Eisenbahn von Nürnberg nach Bamberg auf Staatskosten beginnen zu lassen und zu diesem Zwecke die erforderlichen Einleitungen getroffen habe.

Augsburg—Lindau.

Für die Ausführung einer Bahn von Augsburg nach Lindau bewarben sich am 29. Dezember 1835 mehrere Handelshäuser aus Lindau, welchen am 4. Januar 1836 die Konzession zur Bildung einer Aktiengesellschaft erteilt wurde.

Die Herstellung dieser Bahn erschien von großer Wichtigkeit, nachdem in Württemberg das Projekt einer Eisenbahn aus dem Neckartal nach Ulm und von da nach Friedrichshafen zur Sprache gekommen war. Damit drohte, besonders mit der letzteren Strecke, eine Konkurrenzbahn, die dem ganzen Südwesten Bayerns und speziell der Handelsstadt Lindau zum größten Nachteil gereichen konnte. Obwohl die Vorarbeiten eifrig betrieben wurden und auch die Regierung Terrainuntersuchungen und Berechnungen vornehmen ließ, konnten die Unternehmer ihre Pläne nicht zur Durchführung bringen. Die Gesellschaft, für die 6 Millionen Gulden subskribiert und 1 % eingezahlt waren, löste sich im Jahre 1840 wieder auf.

München—Salzburg.

Das gleiche Geschick widerfuhr einer Aktiengesellschaft für den Bau der Bahn von München nach Salzburg, für welche Bankier v. Eichtal bereits am 21. Dezember 1835 die Genehmigung erhalten hatte[9].

[9] Über die Behandlung dieses Projekts in den späteren Jahren s. S. 84 ff.

III. Der Bau der Süd-Nordbahn als Staatsbahn.

Von allen diesen Projekten kam also nur die München-Augsburger Bahn zur Ausführung. Mit großen Hoffnungen hatte man nach dem glänzenden Resultat der Nürnberg-Fürther Bahn den ersten Eisenbahnunternehmungen entgegengesehen und dadurch die Erwartungen allzu hoch gespannt. Ein Zusammentreffen von solch glücklichen Umständen, wie sie diese kurze Bahn in dem günstigen Terrain und zwischen zwei bedeutenden Städten darbot, war nirgends wieder zu finden. Die Schwierigkeiten, mit welchen alle übrigen Projekte zu kämpfen hatten, wozu besonders die drückenden Bedingungen von Seite der Regierung kamen, zerstörten das Vertrauen und lähmten den Mut zu neuen Unternehmungen. Die zeitweise schlechte Lage der in der Ausführung befindlichen München-Augsburger Eisenbahn und das Mißglücken verschiedener Eisenbahnunternehmungen in Deutschland sowohl wie im Ausland sollten diese ungünstige Stimmung nur noch vergrößern. So war zu Ende des Jahres 1840 in Bayern vorerst keine Aussicht mehr, daß neue Eisenbahnlinien durch Privatkräfte erstehen würden.

In Regierungskreisen hatte man die wichtige Frage der Verwirklichung der Süd-Nordbahn nicht außer acht gelassen. Im November 1840 war die Bahn von Nürnberg nach Bamberg als Staatsbahn beschlossen, noch vor Schluß des Jahres hatte sich der König für die Erbauung der ganzen Bahn von Augsburg bis zur Reichsgrenze bei Hof auf Staatskosten entschieden und dazu die Fortsetzung von Augsburg nach Lindau in Aussicht gestellt.

Der Vertrag mit Sachsen und Sachsen-Altenburg.

Bezüglich des Anschlusses nach dem Norden waren die Verhandlungen mit der kgl. sächsischen und herzogl.

sachsen-altenburgischen Regierung so weit gediehen, daß am 14. Januar 1841 zu München zwischen den drei Staaten ein Vertrag zustande kam, nach welchem die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Nürnberg und Leipzig in möglichst gerader Richtung nach Kräften gefördert werden sollte. Die bayerische Bahn sollte von Nürnberg über Erlangen, Bamberg und Kulmbach nach der Grenze bei Hof, die sächsische von da über Plauen und Altenburg nach Leipzig geführt, und die ganze Strecke innerhalb 6 Jahren, von dem noch festzusetzenden Beginne der Bahnarbeiten an gerechnet, vollendet werden. Zum Zwecke einer genauen Festlegung der einzelnen Bestimmungen fanden am 26. Mai 1841 weitere Verhandlungen zu München statt, wobei folgende Punkte zur Sprache kamen:

I. Gleichmäßiges Fortschreiten in der Ausführung des Baues der Bahnabteilungen:

1. Beginn der Bauarbeiten: diese sollten spätestens am 1. Juli 1841 ihren Anfang nehmen.
2. Bauoperationsplan: Vorausgeschickt sei, daß es den einzelnen Staaten freigestellt war, entweder die Bahnen selbst zu bauen oder sie durch Aktiengesellschaften unter Genehmigung der Regierung ausführen zu lassen; in letzterem Falle mußte nur die Gewähr gegeben sein, daß das Unternehmen auch vollständig und der Übereinkunft gemäß zur Durchführung komme.

   Wenn auch die technische Ausführung des Baues auf den verschiedenen Territorien nach den vertragsmäßig verabredeten allgemeinen Grundsätzen der speziellen Ausführung bezw. der Oberaufsicht der betreffenden Regierung unterworfen blieb, so sollten doch die Bauoperationspläne gegenseitig mitgeteilt werden, um eine Übersicht der beabsichtigten Arbeiten und der verschiedenen Termine, in welche dieselben einzuteilen waren, zu erhalten. Ferner sollten besondere Vorfälle

während des Baues den beauftragten Behörden sofort mitgeteilt werden. Zum Zwecke des gegenseitigen Austausches der gemachten Erfahrungen hatten die betreffenden Oberbeamten die ganze Strecke von Zeit zu Zeit zu bereisen.

II. Grundsätze über die Anlage und Verwaltung der Bahnabteilungen zur Übereinstimmung im Betriebe:

1. Konstruktionsverhältnisse und technische Einrichtungen:

Der Betrieb der Bahn sollte vorzugsweise mit Dampfkraft stattfinden, mit Ausnahme derjenigen Strecken, deren Steigungsverhältnisse die Anwendung von Pferdekraft als notwendig erweisen würden. Dabei blieb jedoch der Transport mit Pferdekraft, insoweit er ohne Beeinträchtigung der Lokomotivfahrten stattfinden könnte, auf allen Bahnstrecken vorbehalten. Die Neigung der Bahn wurde bei Anwendung von Dampfkraft auf ein Maximum von 1:200, bei Anwendung von Pferdekraft auf ein solches von 1:75 normiert. Hier wurden ferner Bestimmungen getroffen über die zulässige Schwere der Lokomotiven, Schwere und Formen der Schienen etc.

Die ganze Bahn sollte für Doppelgeleise eingerichtet werden.

Als Durchschnittsgeschwindigkeit wurde für Dampffahrten (inkl. Zwischenaufenthalt) 9 Wegstunden (33,4 km), für Pferdefahrten 3 Wegstunden (11,1 km) für die Zeitstunde bestimmt.

2. Übergangspunkt: dafür wurde vorläufig der sächsische Ort Sachsgrün festgelegt.

Die übrigen Punkte bezüglich des Bahnbetriebes, bei denen die Verschiedenheit der Verhältnisse — hier Staatsbahn, dort Privatbahn — mitsprachen, sollten spätere Erledigung finden.

Bildung und Tätigkeit der kgl. Eisenbahnbaukommission.

Zur Ausführung der Süd-Nordbahn von Augsburg bis Hof[1] wurde am 1. Juli 1841 die kgl. Eisenbahnbaukommission zu Nürnberg gebildet; die technische Leitung lag bis Juni 1842 in den Händen des Kreisbaurats Denis, dann führte Oberingenieur Pauli die Oberleitung, der Verwaltung stand Oberzollinspektor Dürig vor.

Zunächst handelte es sich darum, für die ganze Strecke eine genaue Untersuchung und allgemeine Projektierung vorzunehmen. Die Regierung hatte zwar schon früher Untersuchungen anstellen lassen, auch lagen spezielle Pläne von den früheren Aktiengesellschaften vor, doch diese konnten nur für die Strecken Augsburg—Donauwörth und Nürnberg—Bamberg Anwendung finden. Bei den neuen Vorarbeiten in dem Terrain zwischen Donauwörth und Nürnberg, sowie zwischen Kulmbach und der nördlichen Reichsgrenze bei Hof, sollte sich bald zeigen, wie ungenau diese Teile in den früheren Plänen aufgenommen waren. Auf der einen Strecke verursachte die Überschreitung der Wasserscheide zwischen Donau und Main, der Hahnenkamm, auf der anderen die Überschreitung der Wasserscheide zwischen Main und Saale, das Fichtelgebirge, ganz neue Schwierigkeiten. Die Eisenbahnbaukommission hatte sich daher vor allen Dingen mit der Frage zu beschäftigen, wie diese bedeutenden Stei-

[1] In Leipzig konstituierte sich am 22. Juni 1841 eine Aktiengesellschaft unter dem Namen „Sächsisch-Bayrische Eisenbahnkompagnie". Diese Gesellschaft übernahm den Bau der Linie von Leipzig über Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau, Reichenbach und Plauen bis zur bayerischen Grenze in der Richtung gegen Hof. Die Regierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg beteiligten sich an dem Unternehmen derart, daß sie ein Viertel des auf 6 Millionen Taler angenommenen Aktienkapitals übernahmen, eine Zinsengarantie von 4% während der auf 6 Jahre bemessenen Bauzeit vorschußweise gewährten, sich jedoch das Recht vorbehielten, die Bahn nach 25 Jahren zu erwerben.

gungen am leichtesten und zweckmäßigsten zu überwinden seien und weiter, ob dabei eine Pferdebahn oder eine Dampfbahn zur Anwendung kommen solle. Bei der Wahl der Dampfkraft hatte man wieder zwischen einer Eisenbahn nach englischer und nach amerikanischer Konstruktion zu entscheiden. Wie im folgenden noch näher erörtert wird, war damals das amerikanische System bekannt geworden, nach welchem mittels Lokomotiven mit beweglichen Untergestellen Kurven von weniger als 1000 Fuß im Halbmesser (= 291,8 m) und Steigungen von 1:100 sehr leicht genommen werden konnten, während bei Anwendung des englischen Systems Kurven von mindestens 2500 Fuß im Halbmesser (= 729,6 m) bei einem Neigungsmaximum von 1:200 erforderlich waren.

Die Untersuchung auf der Strecke Augsburg—Nürnberg ergab, daß in der Hauptsache vier Linien zu berücksichtigen waren:

I. von Augsburg über Steppberg, Pappenheim, Weißenburg nach Nürnberg;
II. von Augsburg über Donauwörth, Fünfstetten, Weißenburg nach Nürnberg;
III. von Augsburg über Donauwörth, durch das Ries, über Öttingen, Gunzenhausen nach Nürnberg;
IV. von Augsburg über Donauwörth, durch das Ries, über Öttingen und Ansbach nach Nürnberg.

Zugunsten von I. sprach, daß diese Linie in der Anlage am einfachsten und billigsten durchzuführen sei, die meisten Fabrikdistrikte berühre[2] und die sehr mineralreiche Gegend bei Pappenheim durchziehe. Dagegen wurde vorgebracht, daß sie nur gering bevölkerte Bezirke einbeziehe und bezüglich eines Anschlußpunktes nach Württemberg am ungünstigsten zu liegen komme.

Der Hauptvorteil bei Linie II bestand darin, daß durch sie die Möglichkeit der kürzesten Verbindung ge-

[2] d. h. auf der Strecke von Nürnberg bis Pappenheim; diesen Vorzug teilte sie mit den Linien II und III.

boten war; jedoch waren hier die großen Schwierigkeiten, welche die Überschreitung des Hahnenkamms mitsichbrachte, in Rechnung zu ziehen.

Durch Ausführung der Linie III wollte man die Höhe des Hahnenkamms auf der Westseite umgehen; dafür waren zwei Strecken projektiert: die eine von Donauwörth direkt, die andere über Nördlingen nach Öttingen.

Linie IV zog man wegen des großen Umweges über Ansbach nicht weiter in Betracht.

Da auch Linie I wegen der viel zu östlichen Richtung ausschied, handelte es sich bei der ferneren Erwägung nur noch um die Frage, ob das Gebirge des Hahnenkamms überschritten oder umgangen werden solle.

Eine definitive Entscheidung hierüber zu treffen, war sehr schwierig: so sehr für die eine Linie sprach, daß sie als Zentralbahn die kürzeste und daß bei ihr die Anlagekosten geringer seien, so sehr war bei der anderen Bahn zu berücksichtigen, daß sie durch die Verbindung mehrerer größerer Orte und durch den Lauf inmitten des fruchtbaren getreidereichen Rieses mehr dem inneren Verkehre dienen und daher diesen Zweck gleichzeitig mit der Bestimmung einer großen Zentralbahn fördern würde, dazu bot sie die größte Aussicht, daß von Nördlingen aus die Verbindung mit Württemberg bald verwirklicht würde.

In Württemberg war damals von drei Linien die Rede: die erste sollte durch das Tal der Fils über die Rauhe Alp nach Ulm, die zweite durch das Tal der Rems über Aalen und durch das Tal der Brenz an die Donau, die dritte von Aalen gegen Nördlingen führen, um in der Gegend des Rieses mit der Augsburg-Nürnberger Bahn anzuknüpfen. Bezüglich der beiden ersten Bahnen, wovon der einen wegen der schwierigen Überschreitung der Rauhen Alp große Hindernisse begegneten, war projektiert: von Ulm aus eine dort weit leichter als auf bayerischem Gebiet auszuführende Verbindung mit dem Bodensee herzustellen. In Anbetracht

dieser Pläne in Württemberg war natürlich die Nördlinger Linie sehr zu erwägen.

Auf der Linie Nürnberg—Hof konnte die frühere Projektierung von Nürnberg bis Kulmbach im allgemeinen beibehalten werden, für die Überschreitung des gebirgigen Terrains zwischen Kulmbach und Hof mußte jedoch eine Untersuchung in verschiedener Richtung vorgenommen werden. Für diese Strecke war anfangs die wechselweise Anwendung von Dampf- bezw. Pferdebetrieb, mit einem Steigungsmaximum von 1 : 200 bezw. 1 : 75, beabsichtigt. Nach anderen Projekten aus den Jahren 1841/42 sollte eine Höhe von ca. 150 m auf drei schiefen Ebenen mittels stehender Dampfmaschinen und Seilbetrieb erstiegen werden, wozu bei einer Steigung von 1 : 29 sechs Dampfmaschinen von 480 Pferdekräften erforderlich waren. Ferner lagen Pläne vor, welchen man das damals in englischen Bergwerken übliche Kompensationssystem zugrunde gelegt hatte, das darin bestand, daß ein abwärts gehender Ballastzug den Reisezug aufwärts beförderte und ein aufwärts gehender Zug die Beschleunigung des abwärts gehenden verminderte.

Man entschied sich schließlich für den durchgehenden Dampfbetrieb und begann mit den entsprechenden Vorarbeiten. Bezüglich des Übergangspunktes an der Grenze zeigte sich nach den Untersuchungen in beiden Ländern, daß der im Staatsvertrag festgelegte Punkt Sachsgrün nur unter verhältnismäßig großen Kosten erreicht werden könnte. Es wurde daher eine neue Linie in der Nähe des bayerischen Ortes Föhrig und des sächsischen Ortes Gutenfürst vereinbart.

Nachdem am 19. März 1842 der König bezüglich der Augsburg-Nürnberger Linie die einzuschlagende Richtung über Fünfstetten und Weißenburg wegen der viel geringeren Kosten bestimmt hatte, konnte der Voranschlag für die Süd-Nordbahn bis Ende des Jahres 1842 fertiggestellt werden.

Am 30. November 1842 legte die kgl. Eisenbahnbaukommission den Bericht über die Vorarbeiten und und einen Kostenanschlag der Regierung vor, der für die ganze Strecke die Summe von 54 492 574 fl. aufwies. Damit sollten die Kostenanschläge für die früher beabsichtigten Privateisenbahnbauten, von Augsburg nach Nürnberg zu 9 Millionen, von Nürnberg nach Bamberg zu 2 Millionen, von Bamberg nach Hof zu 6 Millionen, mehr als dreimal, und die von der Regierung bei Einleitung des Baues als vorläufige Bedarfssumme in Aussicht genommenen 24 Millionen bei weitem überschritten werden.

Die Regierung konnte diese hohe Summe nicht genehmigen und sah sich daher veranlaßt, zur Prüfung des Kostenvoranschlags eine Kommission unter Leitung des Vorstandes der obersten Baubehörde, Geh. Rat v. Klenze, zu berufen, die über folgende Fragen Aufschluß zu geben hatte:

a) wo und wie weit eine Preisermäßigung der unentbehrlichen und streng notwendigen Arbeiten und Bedürfnisse platzgreifen könne;

b) in welchen Positionen und Gegenständen durch einstweilige Aussetzung der Arbeiten und durch Unterlassung der Anschaffung eine Bedarfsminderung mindestens für die ersten Betriebsjahre und insoweit eintreten könne, als die Ausdehnung mancher Anlagen sich erst künftig nach der größeren und geringeren Frequenz bemessen lasse und dem Bahnertrag vorbehalten bleiben müsse.

Die Prüfungskommission gab am 11. Januar 1843 ihr Gutachten dahin ab, daß die Kostenanschläge der Eisenbahnbaukommission mit aller Umsicht und Berücksichtigung aller Verhältnisse für ein in allen Teilen vollendetes Bauwerk aufgestellt, und nicht übertrieben seien. „Die kgl. Eisenbahnbaukommission hat jenen Angaben den Maximalbedarf zugrunde gelegt, d. h. jene Summe, welche sich

ergibt, wenn der Bau der Gesamtbahn in der vollkommensten Weise, nämlich durchgängig in der möglichst ebenen und möglichst geraden Richtung bei oft sehr schwierigem Terrain, mit einer Grundlage für doppeltes Geleise, mit vollständiger Einfriedigung, mit monumentalen Gebäuden für Bahnhöfe und Stationsorte, in der solidestenWeise und mit architektonischem Schmuck, mit mehreren sehr großartigen und ausgedehnten Viadukten, mit zahlreichen Tunnels etc. ausgeführt, und wenn die Bahn in ihrer Einrichtung mit den, nicht bloß für den Anfang, sondern für einen längeren und ausgedehnteren Dienst erforderlichen Betriebsmitteln an Lokomotiven, Transportwagen aller Art, mechanischen Werkstätten und Vorräten versehen wird. Die Eisenbahnbaukommission war von dem Gedanken geleitet, ein ausgedehnt großartiges Ganzes zu schaffen."

Nach den oben erwähnten Grundsätzen wurden die einzelnen Posten einer genauen Prüfung unterzogen, nach welcher die Kommission von dem Voranschlag von 54 492 574 fl. eine Minderung von 8 256 474 fl. erzielte. Es ergab sich danach folgendes Verhältnis der Gesamtkosten der einzelnen Bahnabteilungen:

Augsburg—Donauwörth	= 11 St. (40,7 km)	3 441 919 fl.
Donauwörth—Nürnberg	= 27,19 St. (100,8 km)	17 009 629 „
Nürnberg—Bamberg	= 16,12 St. (59,8 km)	4 482 412 „
Bamberg—Lichtenfels	= 8,55 St. (31,5 km)	2 671 315 „
Lichtenfels—Grenze	= 27,03 St. (100,1 km)	18 630 825 „
		46 236 100 fl.

Eine größere Ermäßigung glaubte die Prüfungskommission, insoferne die Bahn auf der ganzen Strecke für Dampfbetrieb eingerichtet werden sollte, nicht begutachten zu können. Sie führte weiter aus, daß die Kosten vermindert werden könnten, sobald man sich in dem schwierigsten Terrain, zwischen Lichtenfels und der Reichsgrenze, mit einer Pferdebahn begnügen wolle. In diesem Falle sei die Möglichkeit einer größeren

Anpassungsfähigkeit der Bahn an das Gelände gegeben, wodurch eine bedeutende Ersparnis am ganzen Bauwerk erzielt werden könne. Doch sei eine Pferdebahn wegen des später sehr wahrscheinlichen Umbaues in eine Lokomotivbahn nicht zu empfehlen.

Was die nähere Schätzung der Kosten für eine Pferdebahn auf der fraglichen Strecke betraf, so war sich die Kommission darüber lange nicht im klaren. Das einzige Beispiel auf dem Kontinent bot die Budweis-Linz-Gmundener Pferdebahn, die per Kilometer nur 16 216 fl. gekostet hatte. Die Schwierigkeiten wurden jedoch dort für viel geringer als in Bayern gehalten, auch hatte bei dieser Bahn nur billiges Material Verwendung gefunden. Die Kommission glaubte nun, in Erwägung, daß die Kosten der Nürnberg-Fürther Bahn, welche dieselbe Konstruktion wie die beabsichtigte Pferdebahn zwischen Lichtenfels und der Grenze hatte, ca. 100 000 fl. per Stunde (= 27 027 fl. per Kilometer) betrugen, die fragliche Strecke zu 200 000 fl. per Stunde anschlagen zu müssen.

Die auf geradem Wege für Dampfkraft nur 27,03 Stunden (100,1 km) lange Linie würde infolge der den Talwindungen mehr folgenden Pferdebahn auf 30 Stunden (111,2 km) kommen, und somit die Kosten von

6 000 000 fl.

erfordern; hierzu die Abteilungen:

Augsburg—Donauwörth	3 441 919 „
Donauwörth—Nürnberg	17 009 629 „
Nürnberg—Bamberg	4 482 412 „
Bamberg—Lichtenfels	2 671 315 „
	33 605 275 fl.

Durch Ausdehnung der Dampfbahn bis Kulmbach würde sich das Anlagekapital auf die Summe von 35 517 847 fl. erhöhen.

Beginne also die Pferdebahn schon bei Lichtenfels, so würde sich, im Gegensatz zu einer Dampfbahn, eine

Minderausgabe von 12 630 825 fl. ergeben. So sehr dies zugunsten einer Pferdebahn spreche, so sei doch zu erwägen, daß damit gegenüber dem Dampfbetrieb eine vierfache Fahrzeit verbunden sei. Werde dagegen die Lokomotivbahn bis Kulmbach fortgesetzt, so könne man die Fahrzeit bis zur Grenze um 2½ Stunden abkürzen.

Im übrigen empfahl die Kommission den durchgehenden Dampfbetrieb von Lichtenfels bis zur Grenze und machte besonders darauf aufmerksam, daß die großen Schneeanhäufungen in den höheren Lagen des Fichtelgebirges von der Bahn nur durch kräftige Maschinen beseitigt werden könnten und daß andernfalls in schneereichen Jahren die Bahn auf längere oder kürzere Zeit gesperrt werden müßte.

Die Berechnung der Kommission für die zwei in Betracht kommenden Linien zwischen Donauwörth und Schwabach ergab für die Strecken[3]:

über Nördlingen—Öttingen—Gunzenhausen = 24,35 Stunden (90,2 km) — 8 258 150 fl.

über Fünfstetten—Weißenburg = 16,27 Stunden (60,2 km) — 11 235 712 fl.

Damit standen die beiden Linien gerade im umgekehrten Verhältnis zu den früheren Schätzungen, wonach die direkte Verbindung als die billigste galt.

Nach dem Bericht der Kommission sollten diese Ziffern auch keinen Anspruch auf Genauigkeit machen, da keine verlässigen Kostenberechnungen vorlagen. Die Kommission empfahl daher, vorerst für die Linie über Nördlingen und Gunzenhausen ein Projekt zu bearbeiten, eine genaue Zusammenstellung über Mehrbedarf, Unterhaltungs- und Betriebskosten vorzubereiten und dann erst die definitive Entscheidung zu treffen.

Eine weitere Reduktion der Bausumme könne durch die Herstellung einer Pferdebahn zwischen Donauwörth

---

[3] d. h. je von Donauwörth bis Mäusleinsmühle (auch Heinzmühle genannt).

und Weißenburg erzielt werden, sei aber durchaus nicht zu empfehlen, da dadurch die Fahrzeit von 1¾ Stunden auf 4½ Stunden sich erhöhen würde.

Nach den Ausführungen der Prüfungskommission ergab sich folgendes Verhältnis der Kosten für die ganze Bahn von Augsburg bis zur Reichsgrenze:

1.	primitiver Anschlag, durchgehends Dampfbetrieb	54 492 574 fl.
2.	nach der Revision	46 236 100 „
3.	mit teilweiser Pferdebahn zwischen Kulmbach und der Reichsgrenze	35 517 847 „
4.	desgl. mit Pferdebahn ab Lichtenfels	33 605 275 „
5.	mit veränderter Richtung über Nördlingen:	
	a) durchgehends Dampfbahn	43 258 538 „
	b) mit teilweiser Pferdebahn ab Kulmbach	32 540 285 „
	c) desgl. ab Lichtenfels	30 627 713 „
6.	mit unveränderter Richtung (d. h. über Weißenburg), aber mit Pferdebahn zwischen Donauwörth und Weißenburg, ferner zwischen Lichtenfels und Reichsgrenze	26 191 676 „

Auf Grund dieser Erwägungen machte der Vorstand der Eiesenbahnbaukommission, Oberingenieur Pauli, den Vorschlag, den Mittelweg zu wählen und auf den schwierigen Strecken Eisenbahnen nach amerikanischer Konstruktion zur Anwendung zu bringen: mit solchen Lokomotiven könne man Krümmungen von 600—700 Fuß im Halbmesser (175—204 m) unbedenklich durchfahren und Steigungen bis 1:60 nehmen. Dabei sei nur die Geschwindigkeit der Fahrten auf 4—6 Stunden (14,8 bis 22,2 km) pro Zeitstunde herabzusetzen und die Maximalladung auf 30 Tonnen zu beschränken[4]. Eine amerika-

[4] Gegenüber dem englischen System, das eine Geschwindigkeit von 8—9 Stunden (29,6—33,3 km) bei einer Maximalladung von 60 Tonnen zuließ.

nische Eisenbahn würde billiger zu stehen kommen als eine englische und wenig teuerer als eine Pferdebahn. Durch verschiedene Berechnungen suchte Pauli die Vorzüge des neuen Systems klarzulegen.

Alle bisherigen Ergebnisse waren in einem Ministerialbericht an den König zusammengefaßt, worin der Dampfbetrieb auf der ganzen Strecke und die veränderte Richtung über Nördlingen empfohlen wurde: „Schon um der bedeutenden Ersparnisse willen ist diese Nördlinger Bahn vorzuziehen. Andere höchst wichtige Punkte: sie durchschneidet das sehr fruchtbare, volkreiche, mit wohlhabenden Ortschaften und Städtchen angefüllte Ries in seiner ganzen Länge und führt dabei über Nördlingen, einen besonders im Verkehr mit Württemberg und weiterhin nicht unbedeutenden Speditionsplatz und betriebsamen Fabrikort, und leitet den großen Handelszug nach Nürnberg und von da durch den Ludwigs-Kanal nach dem Main und Rhein, und verspricht eine äußerst frequente Benützung für Personen- und Gütertransporte.

Der Verkehr von Weißenburg und Umgebung kann sich dieser, immerhin noch nahe genug vorbeiziehenden Bahn anschließen. Der Bezirk zwischen Donauwörth und Weißenburg hat andere Ab- und Zufuhrwege, namentlich den Ludwigs-Kanal mit seinen vielfachen Verbindungen.

Endlich ist der große Mißstand in Erwägung zu ziehen, welcher untrennbar damit verbunden wäre, wenn bei einem so großartigen Unternehmen, wie die in Frage stehende wahrhaft internationale, den deutschen Norden mit dem deutschen Süden, und in ihrer gänzlichen Vollendung wohl auch die Ost- und Nordsee mit dem Mittelländischen und dem Adriatischen Meere verbindende Eisenbahn, um einer nur auf Kosten des Zweckes zu erzielenden Ersparnis einiger Millionen willen, die durchgehende Anwendung der Dampfkraft auf irgend einer, wenn auch noch so kurzen Strecke aufgegeben werden würde.“

Der Kostenvoranschlag der Eisenbahnbaukommission wurde am 9. Februar 1842 genehmigt, d. h. mit den von der Prüfungskommission bezeichneten Reduktionen und unter folgenden Bedingungen:

1. daß bei dem Bahnbau und namentlich bei den Hochbauten nur das, was der Zweck erfordert, ins Auge gefaßt, aller Luxus aber vermieden und und überall nach größtmöglicher Kostenersparung getrachtet werde;
2. daß die Bahn von Donauwörth über Nördlingen und Gunzenhausen nach der Mäusleinsmühle und von da auf der bereits untersuchten Linie nach Nürnberg geführt werde, zu welchem Zwecke die Baupläne und Kostenanschläge für die veränderte Richtungslinie ungesäumt zu bearbeiten seien;
3. daß die Bahnabteilungen von Kulmbach bis zur Reichsgrenze zwar ebenfalls für Lokomotivzüge, jedoch nach dem amerikanischen System für leichtere Transporte mit geminderter Schnelligkeit hergestellt und zu diesem Zwecke unverzüglich die erforderlichen Terrainuntersuchungen und Detailkostenberechnungen bewirkt werden;
4. daß der Grundankauf und die weitere für den Unterbau erforderlichen Vorkehrungen, dann die notwendigen Kunstbauten an Brücken, Durchlässen etc. auf der ganzen Linie für eine Doppelbahn vorbereitet werden.

Als Maximum des Aufwandes wurde für die ganze Strecke die Summe von 33 000 000 fl. festgesetzt, woran streng festgehalten werden sollte. Die Regierung behielt sich jedoch vor, einzelne Änderungen in der festgesetzten Richtungslinie der Bahn eintreten zu lassen, insbesondere dann, wenn dadurch eine Kostenminderung erzielt werden könnte, „indem nicht der kürzeste, sondern der weniger kostspielige und staatswirtschaftlich nützlichere Weg den Vorzug verdient."

Für die Linie über Nördlingen und Gunzenhausen wurden sofort die nötigen Vorarbeiten eingeleitet. Die neuesten Kostenanschläge für diese und für die Strecke über Fünfstetten und Weißenburg sowohl nach amerikanischem als nach englischem System ergaben:

über den Hahnenkamm:

von Donauwörth über Fünfstetten, Weißenburg bis Heinzmühle (Mäusleinsmühle).

nach engl. System	=	16,57 St. (61,1 km)	11 104 800 fl.
nach amerikan. System	=	16,47 St.	5 622 500 „

durch das Ries:

von Donauwörth über Nördlingen, Öttingen bis Heinzmühle (Mäusleinsmühle).

nach engl. System	=	25,85 St. (95,5 km)	8 116 600 fl.
nach amerikan. System	=	24,61 St. (91,1 km)	6 768 000 „

Nach dieser Berechnung erschien eigentlich die Linie über den Hahnenkamm nach amerikanischem System am vorteilhaftesten, doch war bei der Wahl des amerikanischen Systems wohl zu erwägen, daß man hier mit einer bedeutenden Minderung der Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit zu rechnen hatte. Daß das relative Ersparnis bei dem amerikanischen System auf der Rieser Linie, obwohl sie viel länger als die Hahnenkamm Linie, bedeutend geringer sein sollte, hatte seinen Grund in der verschiedenartigen Gestaltung des Geländes in beiden Richtungen, indem die Anwendung des neuen Systems auf der Linie über Fünfstetten fast ununterbrochen möglich war, während sich das Gelände auf der anderen Strecke dafür nur wenig eignete.

Obwohl die allgemeine Richtung von der Regierung schon bestimmt war, wurden in Anbetracht der neuen Kostenanschläge beide Linien nochmals eingehend erwogen. Als sich die Eisenbahnbaukommission schließlich entscheiden sollte und um ihr Gutachten gefragt

wurde, sprach sie sich entschieden für die Rieser Linie nach englischem System aus, und zwar:

a) wegen des verhältnismäßig geringen Unterschiedes in den Bau- und Einrichtungskosten;
b) wegen der sich ergebenden Minderung der Kosten durch Anwendung kurzer, rascher Steigungen bei gleichwohl anwendbarem englischen System;
c) wegen der wahrscheinlich größeren Frequenz an Personen und Gütern;
d) wegen des Anschlusses nach Württemberg;
e) wegen des, im Gegensatz zur Hahnenkamm-Linie, auch im Winter zu erwartenden ungestörten Betriebes.

Nachdem nun die letzten Untersuchungen deutlich gezeigt hatten, daß für die Linie über Fünfstetten und Weißenburg nur das amerikanische und für die Nördlinger Linie nur das englische System in Betracht kommen könne, wurde gegen die direkte Linie noch besonders die große Betriebsstörung hervorgehoben, die dadurch verursacht würde, daß in Donauwörth und Augsburg die Züge getrennt und nach Passierung der nach amerikanischem System betriebenen Strecke wieder zusammengestellt werden müßten.

Die neuen Ermittlungen wurden alsbald der Regierung vorgelegt, worauf die Verordnung vom 28. Juni eine definitive Entscheidung brachte. Die schon früher im allgemeinen festgelegte Richtung sollte in der Art beibehalten werden wie sie nach der neuesten Untersuchung als die zweckmäßigste erschien, nämlich von Donauwörth über Harburg, Nördlingen, Öttingen, Wassertrüdingen, Kronheim, Gunzenhausen, Pleinfeld zur Heinzmühle.

Damit war die ganze Linie der Bahn von Augsburg bis zur Nordgrenze definitiv bestimmt.

Das Gesetz vom 25. August 1843.

Den Bau der Bahn, der seit Sommer 1842 auf der Linie Bamberg—Nürnberg im Gange war, sowie alle Vorarbeiten hatte die Regierung selbständig d. h. ohne Mitwirkung der Stände vorgenommen und die erforderlichen Kosten aus bereiten Mitteln des Staatshaushaltes gedeckt. Die jeweils disponiblen Staatsüberschüsse konnten jedoch für das große Unternehmen nicht lange reichen und die Regierung war genötigt, in dem am 27. November 1842 der Kammer vorgelegten Budget für die V. Finanzperiode (1843/49) eine jährliche Position von 1 200 000 fl. für den Bau von Eisenbahnen einzustellen. Die Stände verlangten hierfür eine Erklärung und veranlaßten dadurch weitere Vorlagen.

Der Finanzminister brachte daher am 22. Februar 1843 einen Gesetzentwurf ein[5], „die Aufnahme eines Anlehens zur Deckung der Kosten des Eisenbahnbaues von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betreffend".

Die Motive zu dem Gesetzentwurf handelten von der großen Bedeutung der Eisenbahnen als neues Verkehrsmittel und von den „unermeßlichen Wirkungen, welche diese Erfindung nicht nur auf Handel, Gewerbe und Ackerbau, sondern auch in geistiger Beziehung hervorbringen wird". Bayern dürfe in dem Wettkampf aller Regierungen, die durch Errichtung von Eisenbahnen die Hauptverbindungen ihrer Länder im Innern und nach außen vermitteln, nicht zurückbleiben. Bayerns Aufgabe sei durch seine Lage im Mittelpunkte Deutschlands klar gezeichnet und die rechtzeitige Lösung dieser Aufgabe sei ein Gegenstand der besonderen Fürsorge des Königs gewesen.

Die Regierung hatte für die ganze Süd-Nordbahn

---

[5] Landtagsverhandlungen 1843. Pr. Bd. IV. S. 250. Bl. Bd. III. S. 421 ff.

die Maximalsumme von 51 500 000 fl., d. h. für die Strecke Augsburg—Hof 33 Millionen, für Augsburg—Lindau 18½ Millionen festgesetzt und für den Bahnbau 10 Jahre in Aussicht genommen. In der Vorlage verlangte sie nun die Aufnahme eines Anlehens, das während der nächsten 3 Jahre die Summe von 10 000 000 fl. nicht überschreiten sollte.

In der Kammer hatte die Gesetzesvorlage eine lebhafte Erörterung zur Folge[6]. Abgeordneter Bestelmeyer, dem ein besonderes Referat übertragen war, betonte, daß der Gesetzentwurf nicht den Beirat und die Zustimmung der Stände zu dem Eisenbahnbau überhaupt, sondern nur zu der vorläufigen Aufnahme eines Kapitals verlange und sich vorbehalte, die Mitwirkung der Stände zu weiteren Kapitalaufnahmen sowie zur Bildung eines besonderen Amortisationsfonds später in Anspruch zu nehmen. Damit dürfe sich die Ständeversammlung nicht begnügen, sondern müsse das Recht des Beirates und der Zustimmung zu dem Eisenbahnbau selbst beanspruchen.

So sehr er anerkannte, daß die Regierung ein solch wichtiges Werk in Angriff genommen hatte, so sehr nahm er Stellung gegen die Form wie dies durch Anwendung des Erübrigungsprinzipes geschehen sei.

Referent behandelte dann eingehend das Projekt der Süd-Nordbahn. Im Vergleiche mit anderen Bahnen Deutschlands untersuchte er die bayerischen in Bezug auf Verkehrsverhältnisse, Anlagekosten und Rentabilität und begutachtete in der Hauptsache das durch die Eisenbahnbaukommission bekannte Resultat.

An seine Ausführungen knüpften sich allgemeine Erörterungen über die Bedeutung und Wirkungen der Eisenbahnen, über ihre Vorteile und Nachteile, wobei die Fragen aufgerollt wurden, ob Eisenbahnen für Bayern notwendig seien und wer diese Eisenbahnen bauen solle.

---

[6] Landtagsverhandlungen 1843. Pr. Bd. VIII. S. 454. 483. Pr. Bd. IX. S. 2 ff. Bl. Bd. VIII. S. 291 ff.

Gegen Eisenbahnen machten sich nur noch vereinzelte Stimmen bemerkbar, man war von der Wichtigkeit der Vorlage überzeugt und erkannte die Wirkungen, die solche Bahnen in staatswirtschaftlicher und politischer Beziehung mitsichbringen würden.

Eingehend beschäftigten sich die Stände mit der Frage, ob der Staat selbst bauen, ob er den Bau durch Zinsengarantie unterstützen, oder ganz der Privatindustrie überlassen solle[7]. Im allgemeinen herrschte eine Meinung darüber, daß, wenn es sich um die Durchführung eines Eisenbahnsystems handle, nur der Staat in Betracht kommen könne, während kurze Bahnen und Anschlußlinien vorteilhafter der Privatindustrie zu überlassen seien. Die Ausführung und speziell die Festlegung der Richtung der Süd-Nordbahn sei daher Sache der Regierung, die allein alle Verhältnisse vollständig überblicken und somit die erforderlichen Rücksichten auf Terrain und Verkehr nehmen könne.

Die Kammer gab darauf ihre Zustimmung zu einem abgeänderten Entwurf, der, von der Regierung genehmigt, am 25. August 1843 als erstes Eisenbahndotationsgesetz veröffentlicht wurde. Die Hauptpunkte darin waren:

Es wird eine Eisenbahn auf Staatskosten von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau in der Rich-

[7] Angeregt wurde diese Frage besonders durch einen von der Regierung vorgelegten zweiten Gesetzentwurf, der die Übernahme einer Zinsengarantie für die Ludwigshafen-Bexbacher Eisenbahn empfahl. Es sei hier kurz erwähnt: Im Jahre 1836 bildete sich in der Pfalz eine Gesellschaft zur Anlage einer Eisenbahn zwischen der Rheinschanze (gegenüber Mannheim) und Bexbach (in der Richtung nach Saarbrücken), welche am 19. Mai 1838 Konzession erhielt. Der zum Bau veranschlagte Bedarf von 5428000 fl. war durch Aktienzeichnung bald gedeckt. Die Ausführung der Bahn verzögerte sich jedoch, weil ein Teil der Aktionäre mit einem Aktienbetrag von 1800000 fl. von dem Unternehmen wieder zurücktrat. Die Gesellschaft wandte sich daher an die Regierung, die ihr am 14. Dezember 1842 die Gewährung einer Zinsengarantie von 4% für die Dauer von 25 Jahren zusagte. Nach Ablauf dieser 25 Jahre sollte der Staat berechtigt sein, die Bahn käuflich zu erwerben.

tung über Bamberg, Nürnberg und Augsburg erbaut; die Bestimmung der Bahnlinie bleibt der Regierung vorbehalten.

Der Anschlag der Kosten, im Betrage von 51 500 000 fl., darf ohne ständische Zustimmung nicht überschritten werden.

Die bis zum Schlusse des Etatsjahres 1845—46 dazu erforderlichen Mittel werden entnommen:

a) aus den Erübrigungen der III. und IV. Finanzperiode im Gesamtbetrage von 6 419 826 fl.;
b) aus dem jährlichen Betrage der in das Budget der V. Finanzperiode für den Eisenbahnbau eingesetzten Summe von 1 200 000 fl.;
c) aus dem Anlehen bis zum Maximalbetrage von 15 000 000 fl., welches die Staatsschuldentilgungskommission in den nächsten 3 Jahren aufnehmen wird.

Das Anlehen wird im allgemeinen auf den Staatsschuldentilgungsfonds, insbesondere aber schon jetzt auf die dem Eisenbahnbau von der Nordgrenze bei Hof nach Lindau durch das Budget der V. Finanzperiode zugewiesene Dotation aus den laufenden Staatsgefällen, dann auf die Reineinnahme aus den einzelnen, nach und nach zur Vollendung und Eröffnung gelangenden Abteilungen der Eisenbahn versichert.

Durch dieses Gesetz war auch der Bau der Bahn von Augsburg nach Lindau auf Staatskosten gesichert. Für die Führung dieser Linie waren in der Kammer die Ansichten geteilt: von der einen Seite wurde vorgeschlagen, nicht eine eigene Bahn zu bauen, sondern nur einen Anschluß an Ulm und somit eine Vereinigung mit der in Württemberg bereits beschlossenen Bahn Ulm—Friedrichshafen herzustellen, auf der anderen Seite befürwortete man eine rein bayerische Bahn. Da gegen ersteres Projekt die großen Nachteile sprachen, die den Städten Kaufbeuren, Kempten etc. und dem Süden und Südwesten Bayerns durch die Ablenkung des

Handelszuges erwachsen würden, wurde es nicht näher in Betracht gezogen. Die Bedenken gegen eine direkte Linie als einer Parallelbahn glaubte man dadurch zu entkräften, daß man für eine möglichst baldige Ausführung eintrat. Man müsse, sagte man, dem württembergischen Projekt zuvorkommen und dadurch in den Besitz des Verkehrs auf den neu zu gewinnenden Handelsstraßen gelangen.

Die Regierung behielt nun die schon früher beabsichtigte Richtung über Kaufbeuren und Kempten bei und ließ zu Anfang des Jahres 1844 die Vorarbeiten durch die Eisenbahnbaukommission beginnen.

Dazu wurde noch eine neue Strecke in Angriff genommen. Auf Veranlassung der Stände, die im letzten Landtag den Antrag gestellt hatten, die Regierung möge für die weitere Ausbildung des bayerischen Eisenbahnsystems von Osten nach Westen, namentlich von der österreichischen an die württembergische Grenze und von Bamberg über Würzburg nach Frankfurt Vorsorge treffen, hatte der König den Bau der letztgenannten Bahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze auf Staatskosten beschlossen.

Zur Ausführung dieser Bahn bewarb sich schon im Jahre 1835 der Handelsstand Unterfrankens. Auf seine Bitte um Genehmigung zur Bildung einer Aktiengesellschaft wurde ihm im Jahre 1836 der Bescheid, daß die Anlage einer solchen Bahn nicht in der Absicht der Regierung gelegen sei. Ein weiterer Versuch zur Errichtung einer Aktiengesellschaft für diese Linie wurde im Jahre 1843 gemacht; im November traten in Bamberg mehrere Komiteemitglieder zusammen, um über einen Statutenentwurf zu beraten. Damals wurden folgende Bestimmungen getroffen:

Die Bausumme ist zu 24 000 000 fl. anzuschlagen. Die Regierung garantiert für die Dauer von 40 Jahren $3\frac{1}{2}\%$ Zinsen des Anlagekapitals; zur Sicherung ist ein Reservefonds anzulegen. Nach Verlauf der 40 Jahre steht der

Regierung das Recht zu, die Bahn zu einem Ankaufspreis zu erwerben, der sich nach der Durchschnittsdividende einer gewissen Anzahl von Jahren ergeben wird.

Über diese und andere Punkte kam aber mit der Regierung keine Einigung zustande; im Februar 1844 wurden die Verhandlungen abgebrochen und bald darauf nahm die Regierung die Vorarbeiten für diese Bahn selbst in die Hand.

Die Bauarbeiten auf der Augsburg—Hofer Linie machten inzwischen große Fortschritte. Am 25. August 1844 kam als erste Teilstrecke der Süd-Nordbahn die Linie Nürnberg—Bamberg zur Eröffnung und wurde am 1. Oktober 1844 dem regelmäßigen Verkehr übergeben. Damit war die erste Staatsbahnstrecke im Betrieb; als nächste folgte die am 20. November 1844 eröffnete Linie Oberhausen (bei Augsburg)—Nordheim (gegenüber Donauwörth).

Die Verstaatlichung der München-Augsburger Bahn.

Nachdem die Süd-Nordbahn ihrer Verwirklichung näher rückte, mußte die Regierung bei den weiteren Projekten, namentlich für die Verbindung des Ostens mit dem Westen, natürlich danach streben, die Eisenbahn München—Augsburg als ein Glied des künftigen Staatsbahnnetzes in die Hand zu bekommen. Die ersten Verhandlungen der Regierung mit einzelnen Mitgliedern der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft zum Zwecke der Abtretung der Bahn an den Staat datieren vom 27. Juli und 1. Dezember 1842. Es wurde damals der Regierung vorgeschlagen, die Aktien der Gesellschaft allmählich anzukaufen oder das Eigentum der Bahn auf einmal zu erwerben; in letzterem Falle sollte den Aktionären gegen Auslieferung ihrer Aktienscheine eine bestimmte Rente von ca. 4% zugesichert werden. Darauf ließ sich die Regierung vorerst nicht ein. Am 12. Januar

1844 erfolgte dann die erste offizielle Mitteilung an das Direktorium der Gesellschaft, wonach die Regierung gegen Abtretung der Bahn mit allem Zubehör das auf der Bahn versicherte Schuldkapital von 1 200 000 fl. und das Aktienkapital von 3 000 000 fl. übernehmen wollte. An letzterem sollte jedoch ein Betrag in Abzug kommen, der sich als Wertsminderung der Bahn und des Betriebsinventars nach einer Schätzung von Sachverständigen ergeben würde. Die Gültigkeit des Vertrages sollte von der Zustimmung der Stände abhängig sein, dagegen wollte die Regierung den Besitz und die Verwaltung der Bahn unter folgenden Bedingungen sofort übernehmen:

Die Bahnrente wird, bis die ständische Zustimmung zu dem Hauptvertrag und die kgl. Genehmigung erfolgt ist, unter Kontrolle der Gesellschaft und nach dem mit ihrem Einverständnis festgesetzten Tarif erhoben, und der Nettoertrag wird unter die Aktionäre alljährlich verteilt.

Bleibt dieser Nettoertrag unter 3¼%, so wird die Regierung der nächsten Ständeversammlung den Entwurf eines Gesetzes vorlegen, auf Grund dessen den Aktionären, vom Tage der Übernahme der Bahn durch den Staat an, der Minderertrag aus Staatsmitteln vergütet wird. Zum Schlusse war noch ausgesprochen, daß man ein willfähriges Eingehen auf diese Grundlagen um so mehr erwarte als die Regierung anderenfalls gezwungen wäre, die Unterhandlungen für immer als abgebrochen und zwecklos zu betrachten und die Verbindung Münchens mit Augsburg auf andere Weise herzustellen.

Auf diese Bedingungen einzugehen, war für die Gesellschaft unmöglich; sie erließ daher am 9. März 1844 eine Erklärung, worin sie betonte, daß sie sich nur auf einen sofort bindenden Vertrag einlassen könne und ihrerseits folgende Bedingungen stellte:

Der Regierung solle es zustehen, den Immobiliarbesitz, soweit dieser nicht zum Betriebe der Bahn erforderlich und dem Reservefonds zugewiesen sei, zu

realisieren und daraus alle Ausgaben zu decken, welche auch bisher schon nicht aus den laufenden Betriebseinnahmen bestritten worden seien. Ferner solle erst nach Eintritt der ständischen Zustimmung der Staat in den Besitz der Bahn gelangen.

Für den Fall, daß die Stände ihre Zustimmung zu dem Vertrage nicht geben sollten, verlangte die Gesellschaft, daß die Regierung die ihr erteilte Konzession (vom 3. Juli 1837) als ein ausschließliches Recht für die Dauer von 25 Jahren anerkenne. Nach Verlauf dieser 25 Jahre solle die Regierung das Recht haben, das bestehende Aktienkapital auf Grund einer 5 %igen Kapitalisierung der Durchschnittsrente der 25 Jahre mit Übernahme der Schulden abzulösen. Ferner forderte die Gesellschaft die Erlassung der an die Postanstalt für den Entgang an Postgefällen zu entrichtenden Zahlung und das Recht der selbständigen Tarifbestimmung.

Die an beiderseitige Forderungen sich knüpfenden Unterhandlungen brachten schließlich die Regierung zur Überzeugung, daß ohne Gefährdung des Staatsinteresses der Zweck nur durch einen sofortigen definitiven Kaufvertrag zu erreichen sei. Am 6. Juli 1844 kam darauf zwischen dem Ministerialkommissär v. Voltz und dem Direktorium der Gesellschaft der Entwurf des später abgeschlossenen Vertrages zustande. Dieser Entwurf gelangte in einer außerordentlichen Generalversammlung am 12. August 1844 zur Beratung: hier legte der Vorstand v. Maffei die Lage der Gesellschaft klar und erörterte, wie sich die Verhältnisse gestalten würden, wenn die mit der Regierung schwebenden Verhandlungen zum Abschluß kämen. Für den Fall, daß die Bahn in ihrer bisherigen Form fortbestehen sollte, machte er vor allem auf die Aufgaben aufmerksam, die den Unternehmern in der nächsten Zeit durch Verlängerung der Bahnlinie und Verlegung des Bahnhofes in München, durch Legung eines zweiten Geleises, durch Vermehrung der Betriebsmittel usw. bevorstünden, wofür die Beschaffung

eines weiteren Betriebskapitals von ca. 1 500 000 fl. erforderlich wäre.

Unter diesen Umständen bezeichnete er das Anerbieten der Regierung als günstig und glaubte es zur Annahme empfehlen zu können. Käme die Abtretung der Bahn an den Staat nicht zustande, schloß er, so lasse sich mit Sicherheit so viel voraussehen, daß die Stellung des Unternehmens keine Besserung erfahren würde.

Die Aktionäre nahmen darauf den Abtretungsvertrag einstimmig an, der am 24. September 1844 von der Regierung bestätigt wurde. Der Staat übernahm das Aktienkapital im Betrage von 3 000 000 fl. und zahlte, je nach Wahl der Aktionäre, die Aktien zum Nennwerte bar aus oder tauschte sie in $3\frac{1}{2}$%ige Staatsobligationen um, gewährte aber außerdem als Entschädigung für den Entgang des bisherigen höheren Gewinnes eine Barabfindung von 200 000 fl., sodaß auf die Aktie à 500 fl. $33\frac{1}{3}$ fl. $= 6\frac{2}{3}$% entfielen. Gleichfalls übernahm er die Anleihen der Gesellschaft zu 1 200 000 fl. und löste diese auf die gleiche Weise, wie oben erwähnt, ein. Der Kaufpreis stellte sich demnach im ganzen auf 4 400 000 fl.

Die Bahn ging am 1. Oktober 1844 in den Besitz des Staates über.

Die Zustimmung der Stände suchte die Regierung während des Landtags 1845—46 einzuholen und hatte zu diesem Zweck einen Gesetzentwurf, „den Ankauf und Ausbau der München-Augsburger Eisenbahn betreffend", vorbereitet[8]. In den Motiven verwies sie auf die Bedeutung dieser Linie als Staatsbahn und begründete, weshalb sie den Vertrag sofort definitiv abgeschlossen habe: „Für eine unverzügliche Erwerbung der Bahn sprach die Tatsache, daß der Marktpreis der Aktien bereits den Nennwert derselben überschritten hatte und ein Herabgehen nicht zu erwarten, vielmehr mit Bestimmtheit vorauszusehen war, daß, je näher der Zeitpunkt der teil-

[8] Landtagsverhandlungen 1845/46. Bl. Bd. I. S. 597 ff. S. 605 ff.

weisen und endlich gänzlichen Vollendung der bei Augsburg in Verbindung tretenden Zentralbahn (Süd-Nordbahn) heranrückte, der Preis der Aktien sich schon nach natürlichen Verhältnissen, noch mehr aber durch Agiotage und Börsenoperationen erhöhen werde, wovon dann eine bedeutende Steigerung des von der Gesellschaft geforderten Abtretungspreises die natürliche und unausbleibliche Folge war. Wenn daher die Bahn erworben und nicht über den wahren Wert beträchtlich verteuert werden sollte, so mußten ohne weiteren Verzug die Kaufverhandlungen eingeleitet werden".

„Die Regierung glaubte hierbei mit um so größerer Zuversicht vorgehen zu können, als, selbst für den kaum denkbaren Fall einer ständischen Verweigerung der nachträglichen Gutheißung, das Mittel noch übrig blieb, die Bahn nach 2 Jahren mindestens um den Akquisitionspreis vom Jahre 1844 wieder veräußern zu können, da infolge der steigenden Unternehmungslust im Bahnwesen, des Fortschrittes der Staatsbahnen, des damit sich steigernden Ertrages und der mittlerweile noch mehr geregelten Bahnverwaltung sich zahlreiche Liebhaber unfehlbar herbeidrängen würden."

Die Stände bewilligten die Summe von 6 200 000 fl., wovon 4 400 000 fl. für den Ankauf und 1 800 000 fl. für den Ausbau, die vollständige Ausstattung und die erste Einrichtung der Bahn als Staatsbahn bestimmt wurden.

Anträge im Landtag betr. den Bau neuer Linien.

Der Landtag 1845—46 beschäftigte sich mit dem Eisenbahnwesen noch in drei weiteren Gesetzentwürfen.

Zunächst handelte es sich um den Bau einer Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze[9]. Die Regierung verwies hier

[9] Landtagsverhandlungen 1845/46. Bl. Bd. II. S. 1, 3 ff. Pr. Bd. IV. S. 595. Pr. Bd. V. S. 1 ff.

auf die Wichtigkeit der Bahn als einer Verbindung zwischen dem Osten und Nordosten Bayerns mit dem großen Handelsplatze Frankfurt und den von hier auslaufenden Verkehrswegen, vor allem mit dem Rhein und zeigte, wie weit diese Linie mit dem übrigen Eisenbahnnetze Deutschlands zusammenhänge: von Osten und Norden her werde die Verbindung bereits vermittelt durch die der Vollendung sich nähernde bayerisch-sächsische Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg nach Leipzig, durch jene von Leipzig nach Dresden, Magdeburg und Berlin, dann von Berlin nach Frankfurt a. O. und Stettin; von Dresden nach Breslau und Prag; von Westen und vom Rhein her durch die Taunusbahn (Frankfurt—Mainz—Biberich), dann auf der linken Rheinseite durch die im Bau begriffene pfälzische Ludwigsbahn (von Ludwigshafen und Speyer nach Saarbrücken und Metz); durch die bereits konzessionierten Bahnen von Mainz nach Ludwigshafen und Speyer, und von Speyer nach Lauterburg, sowie die hier in Aussicht stehende Bahn bis Straßburg zum Anschluß an die elsäßische Bahn nach Mühlhausen und Basel; — auf der rechten Rheinseite durch die badische Landesbahn und durch die Mainz-Neckarbahn von Lörrach bis Frankfurt a. M. Außerdem sollte die Bamberg-Frankfurter Bahn an die durch Staatsvertrag gesicherten, von Frankfurt über Gießen, Marburg und Kassel nach der Wesergegend und Bremen etc. zu bauenden Eisenbahnen Anschluß finden.

In ihren weiteren Ausführungen berichtete die Regierung über die bisherigen Vorarbeiten, wonach sich für die 57 Stunden (211,3 km) lange Strecke (von Bamberg bis zur Grenze bei Kahl) ein Bedarf von 29 000 000 fl. herausstellte. Zur Ausführung des Bahnbaues war die Zeit von 6 Jahren in Aussicht genommen.

Bei der Beratung dieser Vorlage in der Kammer handelte es sich in der Hauptsache um die Frage, ob die Bahn auf Staatskosten oder durch Private gebaut werden sollte. Wie schon erwähnt, hatte sich die

Regierung, nachdem frühere Verhandlungen mit einem Privatverein zu keinem Ziele führten, im Jahre 1844 für den Staatsbau entschlossen. Bei der Vorlage des Gesetzentwurfes suchte sie nun die Stände von der Notwendigkeit ihres Vorgehens zu überzeugen indem sie auf die Vorzüge des Staatsbaues „in Anbetracht der stets wachsenden Bedeutung der Eisenbahnen in kommerzieller, politischer und strategischer Beziehung“ hinwies.

In der Kammer waren folgende Ansichten vertreten. Gegen den Staatsbau wurde in der Hauptsache angeführt, daß das Staatsvermögen übermäßig in Anspruch genommen und dadurch die Staatsschuld vergrößert werde, und daß neue Steuererhöhungen und eine Vermehrung der direkten Abgaben sich als unvermeidlich herausstellen würden. Ferner befürchtete man, daß die geistigen und materiellen Interessen des Landes, wenn alle künftigen Überschüsse für den Eisenbahnbau verwendet werden sollten, vernachlässigt würden.

Überlasse man dagegen den Bau der Privatindustrie, folgerte man, so würden das Staatsvermögen und die Steuerpflichtigen geschont bleiben und außerdem würde fremdes Geld ins Land kommen. Dabei empfahl man die Beteiligung des Staates durch Zinsengarantie und bezeichnete es als eine falsche Ansicht, daß der Staat durch die Konzessionierung einer Aktiengesellschaft in seinen Rechten beschränkt werde. Auch in diesem Falle, sagte man, könne sich die Regierung gebührenden Einfluß auf Bahnrichtung und Tarif sichern und den Rückkauf oder Rückfall der Bahn sowie ihre Benutzung zu militärischen Zwecken vorbehalten.

Die Verteidiger des Staatsbaues hoben vor allem hervor, daß der Staat die Hauptbahnlinien nicht aus der Hand lassen dürfe und wiesen nach, daß der Staat auch die Mittel habe, sie zu bauen. Im übrigen sei die zu kontrahierende Schuld keine bloße Passivschuld, sie werde im Gegenteil reichlich aufgewogen durch den Wert der Bahnen, durch ihr zu erwartendes Erträgnis

und durch ihre national-wirtschaftlichen Vorteile. Man nahm dann noch Stellung gegen die Behauptung, daß die Eisenbahnen durch Private vorteilhafter d. h. billiger und solider hergestellt würden und suchte diese Behauptung an den Beispielen der rheinischen, sächsisch-bayerischen und München-Augsburger Bahn zu widerlegen.

Am Schlusse viertägiger Debatten behandelte Minister v. Abel nochmals eingehend die hauptsächlichsten Einwürfe gegen den Staatsbau und legte den Standpunkt der Regierung klar[10]: „Nie, meine Herren, ich bin zu dieser Erklärung angewiesen und beauftragt, nie wird die Regierung die Leitung und Benützung der Eisenbahnen, einer Anstalt, deren Inhaber bis zu einem gewissen Punkte den gesamten kommerziellen und persönlichen Verkehr des Landes beherrscht, nie wird die Regierung diese Bahnen in ihren Hauptrichtungen in Privathände geben, nie und unter keiner Bedingung.

Ihre Abstimmung, meine Herren, hat die Frage zu entscheiden, ob das begonnene Eisenbahnnetz, von welchem für den Wohlstand des Landes, für seine höchsten Interessen so viel zu erwarten steht, ob es unvollendet bleiben soll oder nicht.

Ja, meine Herren, ich sage mehr: Ihre Abstimmung wird nur über eine Zeitfrage entscheiden, sie wird nur darüber entscheiden, ob jetzt gebaut werden soll, wo unermeßliche Vorteile noch mit diesem Bahnbau zu erhalten und dem Lande zu bewahren sind, oder ob gebaut werden soll, wenn der größere Teil dieser Vorteile unrettbar oder unwiederbringlich verloren ist.“

Die folgende Abstimmung zeigte, daß diese Erklärung ihren Zweck nicht verfehlte, die Majorität entschied für den Staatsbau.

Die Kammer genehmigte den Gesetzentwurf, wonach

---

[10] Landtagsverhandlungen 1845/46. Pr. Bd. IV. S. 596 ff.

für den Bau und für die erste Einrichtung der Bahn (die nun den Namen „Ludwigs-Westbahn“ erhielt) die Kosten zu 29 000 000 fl. festgesetzt waren. Die bis zum Schlusse des Verwaltungsjahres 1848/49 erforderlichen Mittel sollten durch ein 3½ %iges Anlehen bis zum Maximalbetrag von 18 840 000 fl. aufgebracht werden.

Eine weitere Regierungsvorlage betraf den Bau einer Eisenbahn von Lichtenfels bis zur Reichsgrenze bei Koburg[11]. Auf diese Linie hatte sich die Aufmerksamkeit schon gelegentlich der allgemeinen Projektierung der Süd-Nordbahn gerichtet. Wie oben erwähnt, stand man damals vor der Alternative, ob die Bahn von Bamberg nach Hof oder nach Koburg geführt werden solle. Obwohl die Entscheidung zugunsten der Hofer Linie ausfiel, hatte man die Koburger Bahn als ältesten Handelsweg und als direkte Verbindung nach der Werra- und Wesergegend und nach dem Norden Deutschlands nicht aus dem Auge gelassen. Bevor man jedoch an die Ausführung dieses Projektes gehen konnte, mußte die Weiterführung von Koburg aus nach dem Norden sichergestellt sein. Die Verhandlungen zum Zwecke der Errichtung einer vollständigen Eisenbahnverbindung von der oberen Maingegend bis zur Wesergegend, die seit dem Jahre 1843 schwebten, führten zu dem am 4. Juni 1845 in München abgeschlossenen Staatsvertrag. Die Bevollmächtigten der kgl. Bayerischen, der großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachschen, der herzogl. Sachsen-Meinigenschen und der herzogl. Sachsen-Koburg-Gothaschen Regierung kamen überein, die Richtung der Bahn von Lichtenfels über Koburg, Hildburghausen, Meiningen, Eisenach, Kassel nach Karlshafen a. d. Weser festzulegen. Gemäß den Hauptpunkten des Vertrages verpflichtete sich die bayerische Regierung zur Herstellung einer Eisenbahn, die von der Ludwigs-Süd-Nordbahn in der Nähe von Lichtenfels ausgehen und an der Grenze

[11] Landtagsverhandlungen 1845/46. Bl. Bd. II. S. 352 ff.

des herzogl. Sachsen-Koburg- und Gothaschen Gebietes mit der Bahn von Kassel zusammentreffen sollte; die definitive Bestimmung des Übergangspunktes blieb besonderer Verabredung vorbehalten. Die bayerische Bahn sollte spätestens mit der Eröffnung der übrigen Strecke zur Vollendung kommen. Für die ganze Bahn war als Spurweite 8 Fuß, 8½ Zoll englischen Maßes, festgesetzt, ferner war verordnet, daß auf möglichste Übereinstimmung der Konstruktionsverhältnisse zu achten sei. Die Bahnanlage sollte für Doppelgeleise vorbereitet, vorerst aber nur eingeleisig betrieben werden. Die verschiedenen Regierungen verpflichteten sich, den Verkehr und Betrieb der Bahn möglichst einheitlich zu gestalten.

Auf Grund dieses Übereinkommens hatte die Regierung die Vorarbeiten beginnen lassen und die Kosten für die ca. 2 Stunden (7,4 km) lange Bahn zu 1 463 000 fl. berechnet. Die Stände genehmigten die Aufnahme eines Anlehens im Betrage von 1 500 000 fl.

Da, nach Gesetz vom 25. August 1843, die weitere Kapitalsaufnahme für den Bau der Süd-Nordbahn noch vor Ablauf des Jahres 1845/46 geregelt werden sollte, erörterte die Kammer noch einen diesbezüglichen Gesetzentwurf [12] und bewilligte für den Bedarf der nächsten drei Jahre 1846/49 die Summe von 10 000 000 fl.

Im Laufe des Jahres 1846 erweiterte sich der Betrieb auf der Süd-Nordbahn durch die neu eröffneten Strecken: Bamberg—Lichtenfels (15. Februar), Oberhausen—Bahnhof der München-Augsburger Bahn (28. Mai), Lichtenfels—Neuenmarkt (15. Oktober); während des Jahres 1847 gliederten sich diesen die Linien Kaufbeuren—Augsburg (1. September) und Nordheim—Donauwörth (15. September) an.

Von da an kam in den Bahnbau vorerst ein langsameres Tempo. Als die Regierung zu Anfang des

[12] Landtagsverhandlungen 1845/46. Bl. Bd. II. S. 125 ff.

Jahres 1847 neue Mittel zum Bau beschaffen wollte, machte sich die wirtschaftliche Krisis der Jahre 1846/47 geltend; es zeigte sich die Unmöglichkeit, weitere Anlehen zu $3\frac{1}{2}$ % zu realisieren. Da der Einführung eines höheren Zinsfußes die gesetzlichen Bestimmungen von 1843 und 1846 entgegenstanden und diese von der Zustimmung der Stände abhängig war, sah sich die Regierung genötigt, eine außerordentliche Ständeversammlung im September 1847 einzuberufen und ihr einen Gesetzentwurf vorzulegen, der sie zur Aufnahme weiterer Anlehen zu 4 % ermächtigen sollte[13].

Unterdessen mußten die Arbeiten auf der Westbahn und auf der Strecke Kaufbeuren—Lindau für einige Monate vollständig eingestellt und auf der übrigen Linie der Süd-Nordbahn auf die wichtigsten Teile beschränkt werden.

Das am 30. November 1847 erlassene Gesetz, wonach es der Regierung zustand, von der bereits (nach Gesetz vom 25. August 1843 und 23. Mai 1846) bewilligten Gesamtsumme der Anleihe einen Betrag von 10 500 000 fl. zu 4 %, selbst unter dem Nominalwerte, für die Jahre 1847/49 aufzunehmen, ferner verzinsliche Kassenanweisungen im Minimalwerte von 35 fl. bis zum Betrage von 6 000 000 fl. zu emittieren und ein Arrosierungsanlehen von 4 % aufzunehmen, entsprach nicht den Erwartungen, die erforderlichen Gelder fanden sich nur spärlich ein.

Unter diesen Verhältnissen, wozu noch die politischen Ereignisse lähmend wirkten, konnte der Bahnbau nur langsam betrieben werden. Im Jahre 1848 kamen nur die Strecken Neuenmarkt—Hof (1. November) und Hof —Grenze (20. November) zur Ausführung. Einen flotteren Bau zeigte wieder das Jahr 1849 mit der Durchführung der Linie Donauwörth—Schwabach (1. Oktober).

Wie in den beiden nächsten Jahren 1849/51 der Bahnbau zu behandeln und wie die erforderlichen Mittel dafür

---

[13] Landtagsverhandlungen 1847. Bl. Bd. I. S. 1. 3 ff. S. 338 Pr. Bd. I. S. 162.

zu beschaffen seien, diese Frage beschäftigte den Landtag 1849/50[14]. Die Stände hatten 1847 den Antrag gestellt, die Regierung solle der nächsten Versammlung den Plan eines umfassenden Eisenbahnsystems für ganz Bayern, mit besonderer Berücksichtigung eines Schienenweges von Nürnberg nach Böhmen, sowie für eine Linie von Ulm über Augsburg und München an die österreichische Grenze vorlegen und forderten nun die Regierung auf, über den Stand der Vorarbeiten bezüglich der Westbahn und den Betrag der dafür bereits verausgabten Kapitalien Auskunft zu erteilen. Ministerpräsident v. d. Pforden führte in der Hauptsache aus[15]: die Regierung glaubte von der Ausarbeitung eines neuen Planes für ein umfassendes Eisenbahnsystem vorerst absehen zu müssen, weil nur für die nächsten zwei Jahre die finanzielle Bestimmung getroffen werden solle und weil nach der politischen Lage Bayerns und namentlich Deutschlands es sehr schwierig sei, einen solchen, auf mehrere Jahre berechneten Plan mit Sicherheit zu entwerfen. Es sei daher den Verhältnissen entsprechender, sich in den beiden nächsten Jahren auf die Vollendung der bereits beschlossenen Bahnen zu beschränken. Er erörterte die Verhältnisse bezüglich der Westbahn und verwies auf die Schwierigkeiten, die sich der Aufnahme neuer Kapitalien entgegenstellten. Gegenüber den Vorstellungen im Landtag 1847, die die Führung einer Bahn von Nürnberg direkt über Marktbreit, Würzburg, Miltenberg und Aschaffenburg an die Grenze bezweckten, betonte er, daß die Bahn, wie schon früher bestimmt, über Bamberg und Würzburg gebaut werde[16]. Zwei Ausnahmen, bemerkte er, seien notwendig, nämlich

---

[14] Landtagsverhandlungen 1849/50. Bl. Bd. III. S. 261 ff. Bl. Bd. I. S. 321.

[15] Landtagsverhandlungen 1849/50. St. Ber. Bd. IV. S. 206 ff.

[16] Die Terrainschwierigkeiten erschienen für eine direkte Linie von Nürnberg aus gegenüber einer solchen von Bamberg über Aschaffenburg viel bedeutender, ferner waren die Bauarbeiten auf letzterer Strecke bereits in Angriff genommen worden.

der Bau einer Bahn von München nach Salzburg und von Augsburg nach Ulm. Für erstere habe ein Privatunternehmer Konzession erhalten, für letztere seien die Vorarbeiten durch die Regierung im Gange, bevor jedoch ein Vertrag mit Württemberg nicht perfekt sei, könne mit dem Bau nicht begonnen werden.

In einer Gesetzesvorlage verlangte die Regierung die Ermächtigung zur sofortigen Inangriffnahme der Bauarbeiten auf dieser Linie Augsburg—Ulm, sobald die Unterhandlungen mit Württemberg und Baden abgeschlossen seien[17]. Der Entwurf und die vorläufigen Kosten zu 100 000 fl. wurden genehmigt und waren aus der Eisenbahnbaukasse zu bestreiten. Ferner wurde zur Deckung der Baukosten während der Jahre 1849/51 die Summe von 12 500 000 fl. bewilligt, dabei war nur die Süd-Nordbahn, die Westbahn und die München-Augsburger Bahn berücksichtigt. Der Bedarf sollte mit 2 500 000 fl. aus verfügbaren Aktivbeständen der Eisenbahnbaudotationskasse und die übrigen 10 000 000 fl. durch Aufnahme eines Anlehens al pari gedeckt werden. Die Bestimmung der Höhe des Zinsfußes blieb der Regierung überlassen.

Im Mai 1850 kam mit Württemberg eine Übereinkunft zustande, wonach sich die württembergische Regierung verpflichtete, die in Ausführung begriffene Bahn Stuttgart—Ulm vollständig herzustellen und für deren Fortsetzung in westlicher Richtung Sorge zu tragen. Bayern verpflichtete sich dagegen, von Augsburg bis Ulm zu bauen und diese Bahn derart zu fördern, daß ihre Eröffnung gleichzeitig mit der Eröffnung des regelmäßigen Betriebes auf der ganzen Bahnlinie von Ulm bis zur badischen Hauptbahn erfolgen könne.

Der Landtag 1851 bewilligte für den Bau der Augsburg-Ulmer Bahn die Summe von 8 000 000 fl.

Zu gleicher Zeit wurden für den Bau einer Bahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg nähere

---

[17] Landtagsverhandlungen 1849/50. Bl. Bd. III. S. 270 ff.

Bestimmungen getroffen. Die Regierung stand bezüglich dieser Linie schon seit 1845 mit Österreich in Unterhandlung, um einen geeigneten Anschluß zu erwirken. Bayern rechnete hier vor allem auf eine Gegenbahn von Prag über Pilsen nach Amberg. Nachdem die Verhandlungen ergebnislos verliefen, entschloß sich die Regierung (im März 1851), die Arbeiten auf dieser Strecke, die allein für den inneren Verkehr notwendig schien, auch ohne Sicherheit eines Anschlusses beginnen zu lassen.

München—Salzburg.

Die nächste Aufgabe war, das Projekt der München-Salzburger Bahn zur Verwirklichung zu bringen. Wie bei Erörterung der ersten Eisenbahnprojekte erwähnt wurde, war die Anregung zum Bau dieser Bahn bereits im Jahre 1835 ergangen. Abgesehen davon, daß sich dem Unternehmen das Privatkapital nicht in der erforderlichen Weise zuwandte, scheiterten die damaligen Pläne vor allem daran, daß die anfangs bestehenden Aussichten einer Fortsetzung der München—Salzburger Linie nach Gmunden und von da nach Linz und Wien mit der Zeit nicht in Erfüllung gingen.

Im Mai 1836 kam die Linz-Gmundener Bahn zur Eröffnung und aus einem gesandschaftlichen Bericht aus Wien (16. Januar 1838) ging hervor, daß Österreich geneigt war, die Linz-Gmundener Bahn bis Salzburg zu verlängern, sobald Bayern bis Salzburg gebaut habe.

Inzwischen wurden die Unterhandlungen fortgesetzt, bevor man jedoch mit dem Bau der Bahn begann, sollte der Anschluß an Österreich sichergestellt sein.

Am 20. April 1838 lief ein Bericht ein, nach welchem Österreich vor allem die Errichtung einer Bahn von Wien nach Triest beabsichtigte. Nach Vollendung dieser Bahn sollte, von Bruck (an der Wien—Triester Linie) ausgehend, nach Gmunden eine Zweigbahn und somit eine

Verbindung mit der Linz-Budweiser Bahn hergestellt, ferner Gmunden mit Salzburg verbunden werden.

„Indessen," so hieß es in dem Bericht, „wird eine geraume Zeit vergehen, bis die Bahn von Wien nach Triest zur Vollendung kommt und eine gleichzeitige Herstellung der Flügelbahn von Bruck nach Gmunden wird wohl selbst dann nicht stattfinden, wenn etwa bei der Konzessionierung für die Wien-Triester Bahn die Aktiengesellschaft auch die Errichtung jener Flügelbahn sich ausbedingen würde."

Wie fraglich das Unternehmen der Wien-Triester Bahn damals war, ging aus einem weiteren Schreiben hervor: „Es ist noch nicht sicher, ob sich Aktionäre finden werden, diese Bahn zu erbauen, die eine geringe Ausbeute verspricht, da die Fracht schon dermal so niedrig, daß bei den großen Auslagen der Eisenbahn nur solche Güter, die um ihres Wertes willen oder bei dringenden Konjunkturen eine schnelle Beförderung wünschenswert machen, sich der Eisenbahn bedienen können."

Bei solch ungünstigen Aussichten ließ die Regierung die Angelegenheit vorerst ruhen. Nach einem ministeriellen Gutachten an den König (vom 22. Juni 1838) sollte die München-Salzburger Bahn erst in zweiter Linie in Betracht kommen, vor allem aber sollte die Durchführung der bereits beschlossenen Eisenbahnanlagen von Augsburg bis zur Nordgrenze eifrig betrieben werden. „Diesen wichtigen Unternehmungen," sagte man, „die schon so große Kapitalien in Anspruch nehmen, wird die Erteilung neuer Konzessionen nur Schaden bringen."

Der nächste Anlauf zur Verwirklichung des Projekts wurde im Jahre 1847 gemacht. J. v. Maffei behandelte die Frage in einem ausführlichen Schreiben an die Regierung (28. Mai 1847), worin er die Fortsetzung der in München einlaufenden Bahn nach dem Osten und eine Verbindung nach dem Süden als unumgängliche Notwendigkeit hinstellte: „Schon jetzt gelangen trotz des

großen Umweges französische und holländische Posten und Reisende weit schneller auf den preußischen, hannoverischen und böhmischen Eisenbahnen vom Rhein nach Österreich, Ungarn und Triest als auf der geographisch weit kürzeren Linie durch das südliche Deutschland, und dieser Zug wird sich um so mehr festsetzen und später um so schwerer überwunden werden können, je länger mit der Herstellung von Eisenbahnen gezögert wird." Selbst bei der schlechten Lage des Geldmarktes, schrieb er, müsse das Werk begonnen und den Ständen ein entsprechender Entwurf vorgelegt werden. Dabei empfahl er, die Mittel zum Bau der Bahn durch öffentliche Subskription aufzubringen.

Da auch auf wiederholte Vorstellungen hin die Regierung infolge mangelnder Mittel sich nicht bereit fand, das Projekt wieder aufzugreifen, bat Maffei am 10. September 1848 in einer Eingabe um die Erlaubnis zur Bildung eines Privatvereins mit staatlicher Unterstützung. Die Regierung sollte die Privattätigkeit, besonders in allen Vorarbeiten und so lange unterstützen, bis sie in der Lage wäre, die Bahn selbst zu übernehmen.

Seiner Bitte wurde entsprochen; die Regierung ließ alsbald die Vorarbeiten auf der projektierten Strecke beginnen und die Verhandlungen mit Österreich wieder aufnehmen. Die hierauf eingezogenen neuesten Erkundigungen ergaben, daß die österreichische Regierung zu Unterhandlungen über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen zwar bereit war, jedoch vorerst nur die Verpflichtung zum Bau einer Bahn von Salzburg bis Linz und von Kufstein bis Innsbruck übernehmen wollte. Gegen die beiden Hauptlinien nach Wien und Triest bezw. Verona machten sich wegen großer Terrainschwierigkeiten noch starke Bedenken geltend.

Unterdessen wurden die Satzungen des Vereins im Einverständnis mit der Regierung beraten und entworfen, und in der Hauptsache folgende Bestimmungen getroffen:

Das zur Errichtung der Bahn von München bis Ro-

senheim und von da bis an die österreichische Grenze bei Salzburg erforderliche Kapital wird auf 11 000 000 fl. festgesetzt.

Sobald die Führung der Bahn von Rosenheim bis Innsbruck beschlossene Sache ist, übernimmt der Verein unter angemessener Erhöhung des Baukapitals die Ausführung und den Betrieb der Zweigbahn von Rosenheim bis an die Grenze bei Kiefersfelden.

Zur Beschaffung des Anlagekapitals verpflichtet sich jedes dem Verein beigetretene Mitglied, auf die Dauer von 5 Jahren einen Beitrag von täglich 6 Kr. zu leisten. Dieser Beitrag kann entweder in wöchentlichen Raten zu 42 Kr., oder in monatlichen zu 3 fl. 2 Kr. 2 Pf., oder in vierteljährlichen zu 9 fl. 7 Kr. 2 Pf., oder in halbjährlichen zu 18 fl. 15 Kr., oder in jährlichen Raten zu 36 fl. 30 Kr., folglich in 5 Jahren mit 182 fl. 30 Kr. entrichtet werden. Sobald auf diese Weise 60 000 Beiträge zu 182 fl. 30 Kr. gezeichnet sind, wird die Subskription geschlossen.

Außer solchen baren Einzahlungen kann der gezeichnete Beitrag entrichtet werden:

a) durch Abzüge an den Löhnen der bei dem Bau beschäftigten Arbeiter;
b) durch Überlassung des ganzen oder eines Teiles des Kaufschillings von den für die Bahn zu erkaufenden Grundstücken;
c) durch Lieferung von Baumaterialien und für die Bahn erforderlichen Gerätschaften.

Es steht jedem frei:

1. dem Verein für mehrere solche Beiträge beizutreten, oder
2. sich mit anderen zu einer oder mehreren solchen Raten zu vereinigen, oder auch
3. die Gesamtsumme der 5 jährlichen ein- oder mehrfachen Beiträge mit je 182 fl. 30 Kr. auf einmal bei der ersten Aufforderung zu erlegen.

Der Regierung bleibt es vorbehalten, sich bei dem

Unternehmen wie die Vereinsmitglieder zu beteiligen, solange die Aufbringung des Anlagekapitals nicht durch 60 000 Beitrittserklärungen vollständig gesichert ist; ferner steht ihr das Recht zu, die Bahn samt Zubehör gegen Vergütung der Bau- und Einrichtungskosten jederzeit zu erwerben.

Die ganze Bahn ist für Doppelgeleise vorzubereiten. Der Verein ist konstituiert, sobald ein Drittel des Anlagekapitals gezeichnet ist.

Am 4. März 1850 erhielten diese Statuten Genehmigung und Maffei konnte zur Bildung der Gesellschaft schreiten. Die Regierung knüpfte an die Konzession die Bedingung, daß der Verein binnen 5 Monaten konstituiert, und daß innerhalb 10 Monaten die Summe von 6 000 000 fl. gezeichnet und die vollständige Ausführung des Unternehmens gesichert sei.

Die großen Hoffnungen, die man auf dieses — wie man es nannte — „vaterländische Unternehmen" gesetzt hatte, gingen nicht in Erfüllung. Die lebhafte Teilnahme, die sich anfangs zeigte, schwand bald mehr und mehr und zwar in dem Maße als 5 %ige Staatsanlehen aufgenommen wurden. Da das Aktienunternehmen während der 5jährigen Bauzeit nur eine Rente von 3¾ % in Aussicht stellte, war es natürlich, daß sich die disponiblen Kapitalien den Staatsanlehen zuwandten. So traten viele Teilnehmer von dem Unternehmen teils wieder ganz zurück, teils beteiligten sie sich nur noch mit kleinen Beiträgen.

Der provisorische Verwaltungsausschuß sah keinen anderen Ausweg als an die Regierung das Ersuchen zu stellen, dem nächsten Landtag einen Gesetzentwurf über eine der München-Salzburger Eisenbahngesellschaft zu gewährende Zinsengarantie von 5 % vorzulegen. Zugleich bat er um Verlängerung der Konzessionsfrist und um die Erlaubnis zur Konstituierung der Gesellschaft, sobald 5000 Beiträge gezeichnet seien.

Die Regierung war lange nicht schlüssig, welche

Maßnahmen sie nun ergreifen sollte. Obwohl von der Notwendigkeit der raschen Durchführung dieser Bahn überzeugt, wollte sie doch von der sofortigen Übernahme des Baues auf Staatskosten vorerst absehen, da die Staatsmittel in anderer Weise, namentlich für die im Bau begriffenen Bahnen, schon stark in Anspruch genommen waren. Wie ein Bericht vom 26. April 1851 zeigt, war man damals im Ministerium der Ansicht, daß die Bahn durch Private weit billiger hergestellt werden könnte, und war daher willens, die Gesellschaft in jeder zulässigen Weise zu unterstützen.

Die Regierung war mit dieser Frage noch beschäftigt, als am 21. Juni 1851 der langerwartete Vertrag mit Österreich zustande kam. Danach verpflichtete sich Bayern, eine Eisenbahn von München über Rosenheim an die Grenze bei Salzburg und eine zweite von Rosenheim an die Grenze bei Kufstein, Österreich dagegen, eine Bahn von der Grenze bei Salzburg bis Bruck a. d. Mur zur Verbindung der Wien-Triester Hauptbahn und eine weitere von der Grenze bei Kufstein bis Innsbruck herstellen zu lassen. Als Vollendungstermin für die bayerischen Bahnen und für die Bahn von Kufstein bis Innsbruck war der 1. März 1856, für die Linie Salzburg—Bruck der 1. März 1858 bestimmt. Österreich erklärte sich ferner zum Bau einer Bahn von Verona bis Bozen und, wenn nach einer Untersuchung die Durchführbarkeit erwiesen sei, auch von Bozen nach Innsbruck bereit. Beide Regierungen verpflichteten sich, für eine Eisenbahn von Nürnberg über Regensburg, Passau, Linz nach Wien die nötigen Vorarbeiten sofort einzuleiten und diese bis Ende des Jahres 1852 zu vollenden, so daß in weiteren Unterhandlungen die genaue Führung der Nürnberg-Wiener Bahn festgestellt werden könnte.

Nachdem der Privatverein es als unmöglich erklärte, den Bau der Bahn innerhalb der festgesetzten 5 Jahre fertigzustellen, war die Regierung genötigt, die Sache

selbst in die Hand zu nehmen. Sie legte daher dem Landtag 1852 einen Gesetzentwurf vor, nach dem die Bahn von München über Rosenheim nach Salzburg und von Rosenheim nach Kufstein auf Staatskosten zu erbauen war[18]. Diese Vorlage fand bei den Ständen großen Widerstand; die lebhaften Debatten um die Frage, ob der Staat oder ob Private bauen sollten, zeigten, wie wenig man für neue Staatsbahnen geneigt war. Seinen Grund hatte diese Stimmung in der schlechten finanziellen Lage der bereits betriebenen Bahnen. Da man befürchtete, daß auch die neuen Linien sich nicht besser verzinsen würden, glaubte man die Schuldenlast des Staates durch weitere Staatsbahnbauten nicht noch vergrößern zu dürfen. Da man aber einsah, daß ohne Mitwirkung des Staates die dringend notwendigen Bahnen nicht zustande kommen würden, machte man die verschiedensten Vorschläge, so empfahl man die Zinsengarantie, ferner die Konstituierung einer Aktiengesellschaft unter Wahrung des staatlichen Einflusses auf Betrieb und Tarife und des Rechtes auf Ablösung, jedoch unter nicht zu lästigen Bedingungen. Käme eine Gesellschaft nicht zustande, wurde vorgeschlagen, so solle die Regierung die verschiedenen Bahnbauten durch Großunternehmer ausführen lassen, wodurch die Kosten wenigstens einigermaßen reduziert werden könnten. Man suchte also unter allen Umständen einen Ausweg.

Das Gesetz wurde schließlich in einer Form genehmigt, die auch für die Möglichkeit der Bildung einer Aktiengesellschaft Vorsorge traf. Dieser Gesellschaft sollte für das zu 16 900 000 fl. veranschlagte Baukapital derjenige Zinsfuß auf 25 Jahre vom Beginne des Betriebes an garantiert werden, welchen der Staat für Eisenbahnanleihen selbst genehmige. Nach Ablauf der 25 Jahre sollte der Staat das Recht haben, die Bahn käuflich zu erwerben.

[18] Landtagsverhandlungen 1851/52. St. Ber. Bd. IV. S. 31. Bl. Bd. III. S. 568/69.

Für den Fall des Staatsbaues würde ein Kredit von 10 000 000 fl. bewilligt.

Nachdem von privater Seite kein weiterer Versuch gemacht wurde, ließ die Regierung (im Juni 1852) den Bau durch die kgl. Eisenbahnbaukommission beginnen.

Damit hatte auch das so lange schwebende Projekt als letztes Glied der in den Jahren 1835/36 ins Leben gerufenen Reihe von Privatunternehmungen seine Lösung im Staatsbau gefunden.

IV. Betrieb, Verkehr und finanzielle Ergebnisse der

Nürnberg-Fürther Bahn.

Die Geschichte des Eisenbahnbetriebes in Bayern beginnt mit der Eröffnung der Nürnberg-Fürther Bahn.

Am 31. Oktober 1835 konnte der erste Versuch gemacht werden: die Strecke wurde mit einem von 1 Pferde gezogenen Wagen durchfahren, der mit 23 Personen belastet war. Diese Fahrt von Nürnberg nach Fürth dauerte 26 Minuten.

Am 21. November desselben Jahres fand die erste Probefahrt mit Dampfkraft statt: Der Zug bestand außer Maschine und Tender aus 5 Personenwagen und legte die 22 000 Fuß (= 6,420 km) lange Strecke in 12 Minuten zurück.

Die feierliche Eröffnung der Bahn erfolgte am 7. Dezember 1835 und ab 8. Dezember wurde mit den regelmäßigen Fahrten begonnen. Die Bahn wurde teils durch Dampf- teils durch Pferdekraft betrieben. Nach dem ersten Fahrplan ging von früh 7 Uhr bis abends 6 Uhr in jeder Richtung stündlich 1 Zug ab und zwar zu

den vollen Stunden von Nürnberg, zu den halben Stunden von Fürth; die Fahrtdauer betrug bei Pferdebetrieb 25 Minuten, bei Dampfbetrieb 15 Minuten. Die Bahn wurde eingeleisig betrieben. In den ersten Jahren (bis 1842) fanden in der Hauptsache Pferdefahrten statt, die Dampffahrten beschränkten sich auf einige Nachmittagsstunden. Vom Jahre 1843 an gewannen die Dampffahrten bedeutend an Umfang und verdrängten nach und nach den Pferdebetrieb, bis dieser im Jahre 1862 vollständig aufgegeben wurde.

Nürnberg-Fürther Bahn.

Jahr	Gesamtzahl der Fahrten	
	Dampf-	Pferde-
1835/36*)	2 516	6 451
1837	2 902	6 215
1838	2 314	6 834
1839	2 294	6 830
1840	2 542	6 651
1841	2 594	6 701
1842	2 786	6 456
1843	3 404	5 818
1844	3 636	5 665
1845	3 886	5 449
1846	4 258	4 997
1847	4 470	4 836
1848	4 398	4 845
1849	4 863	4 427
1850	5 488	3 720
1851	5 553	3 705
1852	5 685	3 582
1862	9 924	197

Von Anfang an lag die Bedeutung und Rentabilität der Bahn in dem Personenverkehr, der sofort eine unerwartete Höhe erreichte (s. Tab. S. 93).

*) i. g. 13 Monate.

Jahr	Personen	Güter	Einnahmen				Ausgaben**)	Überschuß d. Einnahmen über die Ausgaben	Dividende
			f. Personen	f. Güter	außerdem	zusammen			
		Ztr.	fl.	fl.	fl.	fl.			
1836*)	449 399	—	59 698	—	282	59 980	22 599	37 381	20
1837	467 304	—	59 077	—	1 191	60 268	26 086	34 182	17½
1838	439 889	—	54 487	—	714	55 201	24 030½	31 171	16
1839	428 669	—	51 758	31	630	52 419	19 852	32 567	16½
1840	460 763	—	54 995	243	640	55 878½	20 078½	35 799	17
1841	448 854	—	52 926	260	970	54 156	22 884	31 272	16
1842	450 638	—	52 605	246	786	53 637	24 123	29 514	15
1843	436 630	—	50 791	214	677	51 682	23 720	27 962	14½
1844	481 594	—	55 297	198½	826½	56 322	25 006	31 315½	15
1845	511 009	193	55 774	228	793	56 796	28 002	28 794	14
1846	529 055	—	57 340	255	781	58 376	27 289	31 087	14
1847	489 337	10 093	53 211	295	594	54 099	27 825	26 274	13
1848	440 041	20 887	47 787	231	1 029	49 047	25 830	23 217	12
1849	488 824	37 173	53 578	269	492	54 339	27 440	26 899	12
1850	517 524	73 794	57 121	262	955	58 338	31 471	26 867	13
1851	531 371	93 005	56 039	3 411	1 120	60 570	33 197	27 373	13
1852	518 116	113 209	58 199	318	768	59 285	32 695	26 590	13

*) d. h. für das erste volle Betriebsjahr vom 8. Dezember 1835 bis 7. Dezember 1836. Bis Ende des Jahres 1836 betrug die Frequenz 475 219 Personen, die Gesamteinnahme 63 441½ fl., die Gesamtausgabe 24 123 fl., der Überschuß 39 318½ fl.

**) inkl. Anleihezinsen.

In der ersten Woche (8.—14. Dezember 1835) beförderte die Bahn 8044 Personen und erzielte eine Einnahme von 1152 fl. 2 Kr. Der Fahrpreis betrug für die ganze Strecke in der

I.	II.	III. Klasse
12 Kr.	9 Kr.	6 Kr.

Im Betriebsjahre 1836[1] wurden bei 2364 Dampffahrten 245809 Personen, also im Durchschnitt 105 Personen bei einer Fahrt befördert. Die Pferde legten während der gleichen Zeit 6001 Fahrten mit 203590 Personen zurück, wonach auf eine Fahrt 35 Personen kamen. Für die im ganzen 449399 beförderten Personen belief sich die Einnahme auf 59698 fl., es wurde somit bei einer täglichen Frequenz von 1230 Personen durchschnittlich eine Einnahme von 163 fl. 30 Kr. erzielt. Diese Frequenz blieb während der nächsten 20 Jahre auf ungefähr gleicher Höhe.

Der Gütertransport war ursprünglich bei Berechnung der Einnahmen berücksichtigt worden, kam jedoch in den ersten Jahren aus Mangel an den erforderlichen Einrichtungen nicht zur Einführung. Im Jahre 1839 damit begonnen, beschränkte er sich auf den Transport von Kleinvieh bei wöchentlich 40 bis 50 Stück, die hauptsächlich in Richtung Fürth—Nürnberg verkehrten. Die Transportgebühren mit 4 Kr. per Stück erbrachten eine jährliche Einnahme von 100—150 fl. Diese Viehtransporte wurden am 21. August 1850 wieder eingestellt.

Erst mit Eröffnung der Staatsbahnstrecke Nürnberg—Bamberg[2] (im Jahre 1844), welche die Nürnberg-Fürther Bahn ungefähr auf halber Strecke kreuzte (bei der Station Muggenhof), nahm der Güterverkehr größere Dimensionen an, aber auch dann beschränkte er sich auf

[1] d. h. im ersten vollen Betriebsjahre, vom 8. Dezember 1835 bis 7. Dezember 1836.

[2] Die Nürnberg-Bamberger Bahn führte früher über Poppenreuth und Eltersdorf.

die Strecke von der Kreuzung bis nach Fürth. Auf der ganzen Linie wollte er sich trotz wiederholter Versuche nicht entwickeln, da das doppelte Umladen der Güter sich bei der geringen Entfernung nicht lohnte.

Vom 14. November 1836 bis zur Übernahme seitens des kgl. Oberpost- und Bahnamts Nürnberg[3] war die Postbeförderung der Bahn übertragen, wofür die Gesellschaft eine jährliche Entschädigungssumme von 96 fl. erhielt, die später etwas erhöht wurde.

Die Bau- und Einrichtungskosten[4] beliefen sich bis zur Eröffnung der Bahn auf 175 470 fl. Zur Deckung wurden zu der gleich anfangs gezeichneten Aktiensumme von 132 000 fl. weitere Aktien im Betrage von 45 000 fl. ausgegeben, so daß sich das Gesamtkapital der Gesellschaft auf 177 000 fl. stellte. Demnach betrug das Anlagekapital pro Kilometer 27 570 fl.

Zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erneuerungsbauten wurde im Jahre 1836 eine 4 %ige Anleihe von 35 500 fl. aufgenommen. Im Jahre 1850 wurde diese Anleihe zurückbezahlt und dafür ein Prioritätsanlehen von 40 000 fl. zu 5 % in Schuldverschreibungen zu 100 und 20 fl. aufgenommen, das durch jährliche Abzahlungen getilgt wurde.

Die finanziellen Ergebnisse der Bahn sprechen sich am deutlichsten in den von der Gesellschaft gezahlten Dividenden aus (siehe Tabelle S. 93). Die bei Gründung der Gesellschaft in Aussicht gestellte Rente von 12 % wurde meist übertroffen. Diese hohen Dividenden,

---

[3] 1. Juli 1862.

[4] Inkl. 8 Personenwagen und 1 Lokomotive.

Die erste Lokomotive wurde von Stephenson in London bezogen; die zweite kam ebenfalls aus England (1836); die übrigen Lokomotiven wurden in deutschen Fabriken (bei Henschel in Kassel und Maffei in München) hergestellt.

Die Personenwagen wurden in Nürnberger und Fürther Werkstätten gebaut, einzelne Teile (Räder und Achsen) jedoch aus England eingeführt.

die nur in den Jahren 1848/49, zur Zeit der politischen Ereignisse und infolge Nachwirkung der wirtschaftlichen Depression des Jahres 1847, einen Rückgang erfuhren, konnten zur Verteilung kommen, obwohl die Betriebseinnahmen durch Ergänzung der Transportmittel, durch Neubauten etc. zeitweise bedeutend in Anspruch genommen waren und obwohl die Reservefonds reichlich dotiert wurden.

Trotz des Umstandes, daß die Bahn fast ausschließlich dem Personenverkehr diente, gestalteten sich die Betriebsausgaben äußerst günstig; der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, betrug in den einzelnen Jahren:

1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843
38%	44%	44%	38%	36%	42%	45%	46%
1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
44%	49%	47%	51%	53%	50%	54%	55%

1852.

55%.

Diese Zahlen geben ein um so günstigeres Bild, je mehr man die Ergebnisse aller übrigen damaligen Eisenbahnen in Deutschland zum Vergleiche heranzieht, die bei viel größerer Länge und bei bedeutenderer Personenfrequenz diesen Prozentsatz meist überstiegen.

München-Augsburger Bahn.

Die erste Fahrt erfolgte hier auf der am 3. September 1838 eröffneten, ungefähr 1,8 km langen Strecke vom Bahnhofe Augsburg bis zur Lechbrücke. Diese Teilstrecke wurde anfangs nur mit Pferden betrieben.

Am 1. September 1839 wurde die Bahn von München bis Lochhausen, am 27. Oktober bis Olching und am 7. Dezember bis Maisach, zusammen eine Strecke von

etwa 23 km dem Verkehr übergeben. Auf den fahrbaren Teilstrecken wurde jeweils sofort ein provisorischer Betrieb mit Lokomotiven eingerichtet. Ende des Jahres 1839 waren im ganzen ungefähr 53½ km im Betriebe.

Die feierliche Eröffnung der ganzen 61,9 km langen Bahn fand am 4. Oktober 1840 statt; von da an begann der regelmäßige durchgehende Betrieb.

Bei Eröffnung der Bahn waren an Transportmitteln vorhanden:

6 Lokomotiven[5], 37 Personenwagen (sog. Kutschen) und 12 Güter- und Packwagen.

Die Wagen I. Kl. hatten Glasfenster und gepolsterte Sitze, die Wagen II. Kl. an Stelle der Glasfenster lederne Wettermäntel, die Wagen III. Kl. besaßen statt Polster nur Gradelüberzüge, die Wagen IV. Kl. waren offen und hatten hölzerne Bänke.

Am 1. Oktober 1844 (bei Übergang der Bahn an den Staat) bestand das Fahrmaterial aus 8 Lokomotiven, 36 Personenwagen und 31 Güter- und Packwagen.

Bis zur Eröffnung der ganzen Strecke (4. Oktober 1840) wurden bei 2654 Fahrten 158169 Personen befördert. Bei der Aufnahme des regelmäßigen Betriebes fanden täglich je zwei Fahrten zwischen München und Augsburg statt. Die Fahrtdauer betrug durchschnittlich 2 Stunden 32 Min. (= 24,43 km per Stunde).

Neben den Zügen mit Dampfbetrieb wurden anfangs auch Pferdefahrten durchgeführt. Letztere, seit 22. Dezember 1840 im Betriebe, verkehrten nur bei Nacht — sie sollten die Personenfahrten bei Tage nicht stören — und dienten zunächst dem Güterverkehr. Am 1. Februar wurden diese Nachtfahrten auch für die Personenbeförderung eingerichtet[6]. Die Fahrt dauerte zwischen den

---

[5] Diese 6 Lokomotiven, sowie 2 weitere wurden aus England bezogen.

[6] Der Fahrpreis für eine solche Fahrt von München bis Augsburg betrug 2 fl.

beiden Hauptstationen bei fünfmaligem Pferdewechsel ungefähr 8 Stunden. Diese nächtlichen Pferdefahrten wurden jedoch bald wieder aufgehoben, da der Personenverkehr die Kosten der Fahrt nicht deckte und den Tagesfahrten einen großen Teil des Verkehrs entzog. Vom Jahre 1841 an wurde die ganze Strecke also nur noch mittels Dampf betrieben: im Sommer verkehrten regelmäßig je vier, im Winter je drei Züge zwischen den beiden Hauptstationen, daneben fanden im Sommer an Sonn- und Feiertagen Extrafahrten statt.

Große Schwierigkeiten verursachte die erste Tarifregulierung. Das Eisenbahndirektorium machte daher schon während der teilweisen Benutzung der Bahn zu diesem Zwecke die verschiedensten Versuche. Bei Eintritt der günstigsten Jahreszeit (Mai 1840) ließ es eine bedeutende Preisermäßigung eintreten, die jedoch keine gesteigerte Frequenz, sondern eine Mindereinnahme bei vermehrten Betriebskosten ergab. Bei der weiteren Ausdehnung der Fahrten mußte diese Ermäßigung teilweise wieder aufgehoben werden, desgleichen die im Sommer 1840 versuchsweise eingeführte große Ermäßigung auf Rückfahrkarten. Dazu waren vor allem die Bestimmungen der Regierung, wonach der Personentarif der Eisenbahn in der I. Kl. den Eilwagentarif von 32 Kr. per Meile und in der II. Kl. den Postwagentarif von 24 Kr. nicht überschreiten durfte, sehr hinderlich. Im Verhältnis zu den Tarifen anderer Bahnen und mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse wurden im November 1840 folgende Sätze für Personenbeförderung normiert:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
f. die ganze Strecke:	3 fl.	2 fl. 24 Kr.	1 fl. 48 Kr.	1 fl.
d. i. p. Stunde:	$11^{1}/_{10}$ Kr.	$8^{4}/_{5}$ Kr.	$6^{1}/_{2}$ Kr.	$3^{1}/_{3}$ Kr.
oder per Meile:	$22^{1}/_{5}$ „	$17^{3}/_{5}$ „	13 „	$6^{2}/_{3}$ „

Damit wurden die Tarifsätze für die Eil- und Postwagenfahrten bei weitem nicht erreicht. Besonders niedrig

stellte sich der Preis für die IV. Klasse, die auch äußerst stark benutzt wurde.

Ab 1. März 1841 wurde ein neuer Tarif und zwar nur für drei Klassen festgesetzt:

Der Fahrpreis der

II. Klasse wurde von 2 fl. 24 Kr. auf 2 fl.
III. „ „ „ 1 fl. 48 Kr. „ 1 fl. 12 Kr.

ermäßigt.

Für die I. Kl., die noch eleganter und bequemer ausgestattet wurde, blieb der bisherige Tarif bestehen. Die Wagen der II. Kl. erhielten statt der ledernen Wettermäntel nun Glasfenster, die Wagen der III. Kl. Ledermäntel. Die früheren ungedeckten Wagen der IV. Kl. kamen vollständig in Wegfall.

Bereits am 1. November 1841 wurde eine abermalige Änderung notwendig. Die Preise stellten sich wie folgt:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
	unverändert	erhöht auf 2 fl. 12 Kr.	1 fl. 24 Kr.
d. i. per Stunde	$11^1/_{10}$ Kr.	9 Kr.	5 Kr.

Dieser Tarif blieb bis zum Übergang der Bahn an den Staat in Kraft.

Im ersten Betriebsjahre 1840/41 befuhren die Bahn 251 441 Personen und lieferten eine Einnahme von 220 837 fl. Wie die Tabelle (S. 103) zeigt, wurde diese Höhe in keinem der nächsten Jahre wieder erreicht. Der Reiz der Neuheit wirkte stark auf die Fahrlust des Publikums, die aber mit der Zeit nachließ. Im Jahre 1841/42 ergab sich gegen das Vorjahr eine Minderfrequenz von 40 133 Personen mit einer Mindereinnahme von 21 384 fl. Die I. Klasse wurde von 2 522 Personen = 1,2%,
„ II. „ „ „ 34 657 „ = 16,4%,
„ III. „ „ „ 174 129 „ = 82,4%
benutzt.

Stellt man die Personenfrequenz und die Bruttoeinnahme des Betriebsjahres 1842/43 derjenigen von 1841 42 gegenüber, so ist gegen das Vorjahr eine Min-

derfrequenz von 5479 Personen bei einer Mehreinnahme von 10435 fl. ersichtlich. Wie aus den Geschäftsberichten hervorgeht, hat dies seinen Grund darin, daß die Bahn während dieses Jahres in größeren Strecken befahren wurde und daß sich die Reisenden einer höheren Wagenklasse bedienten. Im Jahre 1842/43 war das Verhältnis:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
beförderte Personen	2497	36090	167242
	1,2%	17,5%	81,3%

Das letzte Betriebsjahr 1843/44 weist mit einer Frequenz von 183905 Personen die geringste Einnahme von 190624 fl. auf.

Der Gütertransport wurde erst bei Übernahme der Postsendungen reguliert. Wie oben erwähnt, hatte die Eisenbahngesellschaft die Briefpost unentgeltlich und Fahrpoststücke gegen Vergütung von 3/4 des Eisenbahnwarentarifs zu befördern und dazu noch der Postanstalt eine jährliche Aversalvergütung zu zahlen. Dem Gütertransport war man anfangs absolut nicht gewachsen, denn die dazu erforderlichen Einrichtungen waren teils überhaupt noch nicht, teils nur unvollständig vorhanden. Da man für die Festsetzung der Tarifsätze keine bestimmten Anhaltspunkte hatte, kamen die Tarife nur probeweise zur Anwendung und wurden nach den gemachten Erfahrungen oftmaligen Revisionen unterworfen. Die Preise für den Gütertransport glaubte das Direktorium sehr hoch halten zu müssen, da — wie es anführte — „durch zu große Anhäufung von Frachten die Personenfahrten benachteiligt und aufgehalten und auch die Maschinen übermäßig angestrengt und daher ruiniert werden".

Erst am 22. Dezember 1840 wurde mit dem Gütertransport und zwar, wie bereits bemerkt, mittels Pferdefahrten bei Nacht begonnen.

Der erste provisorische Tarif unterschied:

1. für Passagiergut Übergewicht[7]:
   von München bis Augsburg:

für 1	2	3	4 Pfund Übergew. etc.
6	9	12	16 Kr. etc.

2. für Contanti oder Geldsendungen und Gegenstände von Wert:
   von München bis Augsburg:

1—5	6—10	11—20 fl. etc.
6 Kr.	6 Kr.	7 Kr. etc.

3. für die zum Frachtfuhrwerk geeigneten Ladungen:
   von München bis Augsburg:

100	110	120	130 Pfund etc.
48 Kr.	53 Kr.	58 Kr.	1 fl. 3 Kr. etc.

4. für Warensendungen und jene Gegenstände, welche nach dem Gewicht taxiert werden:
   von München bis Augsburg:

1	2	3	4	5	6	7 Pfund etc.
6	8	10	12	14	16	17 Kr. etc.

solche Tarife bestanden für jede einzelne Station.

Am 29. März 1841 richtete das Direktorium zur Erleichterung des Güterdienstes in München und Augsburg außer den Bahnhofaufgabeexpeditionen Lokalaufgabeexpeditionen in den genannten Städten selbst ein. Dort konnten alle Geld- und Paketsendungen, letztere bis zum Gewichte von 25 Pfund, aufgegeben werden; für die Besorgung der Sendungen über 25 Pfund und für die Frachtgüter waren eigene Güterschaffner angestellt. Der Tarifsatz war mit 30 Kr. per Zentner angesetzt; dabei war für „Sendungen von Belang" eine besondere Verständigung wegen Ermäßigung dieses Satzes mit dem Direktorium vorbehalten.

Der Güterverkehr nahm im ersten Betriebsjahre mit

[7] 40 Pfund waren Freigepäck.

36 260 Zentnern bei einer Einnahme von 34 609 fl. nur mäßig teil an den Gesamteinnahmen; in den folgenden Jahren gewann er bedeutend an Umfang (siehe Tabelle Seite 103 u. 104). Der Gütertransport war noch mit großen Nebenauslagen verknüpft, sodaß der Nettoertrag sich verhältnismäßig stark reduzierte.

Der Güterverkehr war an den gesamten Betriebseinnahmen im Jahre 1840/41 mit 12,8% beteiligt; dieser Satz erhöhte sich im folgenden Jahre auf 21 %, dann auf 30,7 % und im letzten Betriebsjahre auf 32,5 %.

Um festzustellen, wie sich die Kosten von Personen- und Güterbeförderung zu einander verhielten, stellte das Direktorium umständliche Berechnungen an, auf Grund deren sich ergab, daß ca. 6—7½ Zentner Waren transportiert werden mußten, um die Rente zu gewinnen, welche die Beförderung eines Zentners Personengewicht (resp. eines Menschen zu 125 Pfund gerechnet) abwarf.

Die Anlage- und Einrichtungskosten beliefen sich auf: 4 200 000 fl.
diese wurden gedeckt:
durch 6000 Stammaktien à 500 fl. 3 000 000 „
durch eine 4%ige Anleihe 1 100 000 „
„ eine 4½%ige Anleihe (Prioritätsaktien) 100 000 „

Das Anlagekapital stellte sich demnach pro Kilometer auf 67 851 fl.

Die Hauptergebnisse gehen aus den in den einzelnen Jahren verteilten Dividenden hervor:

1840/41	1841/42	1842/43	1843/44
2½%	3%	3½%	2½%

Die Haupteinnahmequelle bildete, wie bei fast allen damaligen Eisenbahnen, der Personenverkehr; der Güterverkehr kam erst in den beiden letzten Betriebsjahren zur Geltung. Im letzten Betriebsjahre gingen Personen- und Güterverkehr zurück und drückten dadurch die Rente um ein ganzes Prozent herab.

Die Betriebsausgaben setzten im Jahre 1840/41 mit 59,2% der Bruttoeinnahmen ein, ermäßigten sich im

Jahre 1841/42 auf 54,2%, im Jahre 1842 sogar auf 48,9% und stiegen im letzten Betriebsjahre wieder auf 56%.

Die Rentabilität der Bahn stand hinter derjenigen des Nürnberg-Fürther Unternehmens weit zurück, da der Personenverkehr, welcher allein in damaliger Zeit eine befriedigende Rente gewährleisten konnte, im Verhältnis zur Bahnlänge ein wesentlich geringerer war.

Diese ungünstigen finanziellen Ergebnisse der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft können natürlich die hervorragend wirtschaftliche Bedeutung dieses ersten Eisenbahnunternehmens größeren Stils in keiner Weise beeinträchtigen. Ohne die Initiative Privater hätte die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Bayern wohl ein langsameres Tempo eingeschlagen.

Hauptergebnisse der München-Augsburger Bahn.

Betriebsjahr	Personen	Einnahme fl.	Güter Ztr.	Einnahme fl.	Betriebseinnahmen fl.	Betriebsausgaben fl.	Überschuß d. Einnahmen fl.
1840/41*)	251 441	220 837	36 260	34 609	269 688	159 582	110 106
1841/42	211 308	199 453	79 936	56 925	271 054	146 996	124 058
1842/43	205 829	209 888	167 656	94 590	307 819	150 551	157 268
1843/44	183 905	190 624	—	91 880	282 504	158 229	124 275

München-Augsburger Bahn. Personenfrequenz.

Jahr	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846
Januar		9 051	8 578	9 664	9 371	10 321	13 278
Februar		10 659	7 234	9 138	8 600	6 831	12 741
März		17 635	10 437	11 424	10 362	10 387	17 518
April		21 370	13 771	14 651	15 501	12 835	22 005
Mai		31 622	22 997	18 198	19 497	20 556	—
Juni		25 037	26 366	23 092	24 862	21 677	—
Juli		26 804	26 374	23 539	18 489	29 616	—
August		34 740	29 027	25 703	19 478	28 347	—
September		28 578	22 319	23 876	19 818	27 754	—
Oktober		25 580	27 651	18 366	19 901	25 803	—
November	45945	9 836	9 664	10 397	10 708	14 923	—
Dezember		8 789	9 229	9 164	8 786	13 040	—
	45 945	249 701	213 647	197 212	185 373	222 090	—

*) vom 1. Okt. 1840 bis 30. Sept. 1841.

München-Augsburger Bahn. Einnahmen aus dem Personenverkehr.

Jahr	1841		1842		1843		1844		1845		1846	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar . .	—	—	10294	10	10984	52	10616	47	12051	57	11389	47
Februar . .	—	—	8396	31	10001	15	9452	1	7786	49	10457	54
März . . .	—	—	11315	9	12206	5	11163	52	11855	32	14073	22
April . . .	—	—	14593	4	15780	20	16450	16	14332	21	17658	21
Mai . . .	—	—	21399	46	18226	55	19956	56	22108	43	—	—
Juni . . .	—	—	18681	57	21254	33	20689	24	20376	18	—	—
Juli . . .	—	—	21879	26	21050	29	19055	59	20480	54	—	—
August . .	—	—	24674	14	23862	32	21246	30	22810	—	—	
September .	—	—	21555	37	22870	42	20280	—	21443	42	—	—
Oktober . .	25164	13	32322	24	20588	34	23005	33	22392	58	—	
November .	11350	—	10983	42	11012	23	12141	17	12215	39	—	—
Dezember .	10148	42	10344	24	10111	16	10219	45	11165	18	—	—
			206440	24	197949	56	194278	20	199020	11	—	—

Einnahmen im Betriebsjahre 1840/41: 220 837 fl. 9 kr.

München-Augsburger Bahn. Einnahmen aus dem Güterverkehr.

	1841		1842		1843		1844		1845		1846	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar . .	—	—	4294	53	6767	18	6994	3	6256	43	6516	57
Februar . .	—	—	2423	27	4611	6	5759	58	4057	46	5320	42
März . . .	—	—	3598	21	5770	2	6319	8	5140	44	6610	37
April . . .	—	—	5068	37	6750	1	8417	2	6467	53	7237	21
Mai . . .	—	—	4896	1	7712	58	8021	52	5153	31	—	—
Juni . . .	—	—	4603	—	9774	27	6722	46	2338	32	—	—
Juli . . .	—	—	6019	45	12886	40	8140	57	7906	48	—	—
August . .	—	—	6666	26	9210	28	9308	12	8748	29	—	—
September .	—	—	6851	58	8928	6	7619	19	7736	11	—	—
Oktober . .	3882	3	7096	3	10491	41	8806	56	8751	25	—	—
November .	4866	41	5404	13	6851	40	6282	36	6143	34	—	—
Dezember .	3754	10	5292	46	7232	58	5803	53	6591	2	—	—
			62215	30	96987	25	88196	42	75292	38		

Die Einnahmen im Betriebsjahre 1840/41 betrugen 34 608 fl. 55 kr.

Übersicht der bayerischen Eisenbahnen nach der Zeit der Eröffnung der einzelnen Strecken, bis Ende des Betriebsjahres 1851/52.

Nr.	Bezeichnung der Bahnstrecke	Zeit der Eröffnung		Bahnlänge in km
1.	Nürnberg—Fürth	7. Dezember	1835	6,42
2.	München—Lochhausen . . .	1. September	1839	12,59
3.	Lochhausen—Olching . . .	27. Oktober	1839	6,67
4.	Olching—Maisach	7. Dezember	1839	5,63
5.	Maisach—Augsburg	4. Oktober	1840	37,05
6.	Nürnberg—Bamberg	25. August	1844	61,44
7.	Oberhausen—Nordheim . . .	20. November	1844	40,53
8.	Bamberg—Lichtenfels. . . .	15. Februar	1846	31,96
9.	Oberhausen—Augsburg . . . (bis zur Einmündung der München-Augsburger Bahn)	28. Mai	1846	bei 7 ber.
10.	Lichtenfels—Neuenmarkt . .	15. Oktober	1846	42,42
11.	Augsburg—Kaufbeuren . . .	1. September	1847	60,04
12.	Nordheim—Donauwörth . .	15. „	1847	bei 7 ber.
13.	Neuenmarkt—Hof	1. November	1848	55,42
14.	Hof—Grenze	20. „	1848	11,57
15.	Nürnberg—Schwabach . . .	1. April	1849	14,92
16.	Donauwörth—Öttingen . . .	15. Mai	1849	43,35
17.	Öttingen—Gunzenhausen . .	20. August	1849	26,38
18.	Gunzenhausen—Schwabach .	1. Oktober	1849	45,36
19.	Kaufbeuren—Kempten . . .	1. April	1852	42,55
20.	Bamberg—Haßfurt.	1. August	1852	32,48

V. Entwicklung des Staatsbahnnetzes und Hauptergebnisse bis zum Jahre 1851|52.

Die erste Staatsbahnstrecke wurde am 25. August 1844 mit der Nürnberg-Bamberger Bahn eröffnet. Mit der Einführung eines regelmäßigen Betriebes konnte nicht sofort begonnen werden, da es an dem erforderlichen Betriebsmaterial — vor allem konnten die Lieferungstermine für Lokomotiven nicht eingehalten werden — und an geeignetem Personal fehlte. Es wurde daher verordnet, nach der feierlichen Eröffnung die Bahn an

Werktagen für den Bahnbau selbst zu benutzen, um dadurch das Personal gehörig einzuüben; an den Sonn- und Feiertagen sollte dann vormittags und nachmittags eine Fahrt von Nürnberg nach Bamberg hin und zurück mit beschränkter Personenzahl stattfinden.

Am 1. Oktober 1844 wurde der regelmäßige Betrieb mit je zwei Fahrten eingerichtet. Die Fahrtdauer von Nürnberg nach Bamberg betrug 2 Stunden 10 Minuten (= 28,4 km per Stunde). Der Fahrpreis[1] stellte sich für die ganze Strecke:

in der	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
auf	1 fl. 36 Kr.	1 fl. 6 Kr.	32 Kr.

Im Vergleiche zu der ungefähr gleichlangen München-Augsburger Bahn waren diese Sätze sehr niedrig.

Erst in der zweiten Hälfte des Monats Oktober wurde der Betrieb erweitert; am 15. Oktober 1844 bestand das Fahrmaterial für die Nürnberg-Bamberger Bahn aus 6 Lokomotiven, 24 Personenwagen und 20 Güter- und Packwagen.

Ein regelmäßiger Güterdienst wurde Mitte Dezember ins Leben gerufen, seine Einführung erwies sich besonders wegen Einstellung der Schiffahrt auf dem Ludwigskanal bei Eintreten des Frostwetters als notwendig. Ab 15. Dezember verkehrten täglich je 5 Gütertransportwagen mit einem fahrplanmäßigen Personenzuge von Nürnberg nach Bamberg und zurück. Der Frachtpreis betrug für die ganze Strecke 16 Kr. per Zentner. Die Versender hatten für das Auf- und Abladen der Güter, dann für die vollständige Bedeckung der Wagen selbst zu sorgen und mußten ihre Sendungen von einem ihrer Angestellten begleiten lassen; die Eisenbahnverwaltung übernahm keine Haftung für die geladenen Güter. Die 5 Transportwagen standen den Boten, Spediteuren und Kaufleuten in Nürnberg und Bamberg, die sich über deren Benützung zu einigen hatten, zur Verfügung.

[1] Dies war nur der provisorische Tarif für die ersten drei Monate.

Bezüglich der Frequenz der Nürnberg-Bamberger Bahn in den ersten Monaten geben die Tabellen S. 114 nähere Auskunft. Die Ergebnisse im ersten Betriebsjahre waren stark schwankend; den größten Personenverkehr zeigte der Monat Mai mit 54 596 Personen bei einer Einnahme von 20 160 fl. 6 Kr., die Einnahmen aus dem Güterverkehr erreichten im Monat Juni mit 7 267 fl. 18 Kr. ihren Höhepunkt. Das schlechte Ergebnis des Monats Februar hatte seinen Grund darin, daß wegen stürmischer Witterung die regelmäßigen Fahrten an zwei Tagen eingestellt werden mußten.

Am 20. November 1844 wurde die Strecke Oberhausen (bei Augsburg)—Nordheim (gegenüber Donauwörth) in Betrieb gesetzt. Schon seit 21. Oktober fanden auf dieser Linie Probefahrten statt, wobei auch sofort mit Anlernung des Personals begonnen wurde. Ab 20. November verkehrte täglich vormittags und nachmittags je ein Zug, der die ganze Strecke durchschnittlich in 1 Stunde 11 Minuten (= 30,2 km per Stunde) zurücklegte. Zur Verbindung mit der München-Augsburger Bahn, deren Bahnhof ungefähr 1 km entfernt lag, wurden regelmäßige Postwagenfahrten eingerichtet. Die Tabellen Seite 115 zeigen die einzelnen Betriebsergebnisse.

Der Verkehr der Nürnberg-Bamberger Bahn gewann durch die am 15. Februar 1846 eröffnete Strecke Bamberg—Lichtenfels bedeutend an Ausdehnung. Vom 28. Mai 1846 an fuhren täglich in jeder Richtung 4 Züge zwischen Nürnberg und Lichtenfels bei einer Fahrtdauer von 3 Stunden 30 Minuten (= 26,7 km per Stunde).

Nachdem am 28. Mai 1846 die Verbindungsstrecke zwischen der München-Augsburger und der Oberhausen-Nordheimer Bahn dem Verkehr übergeben war, wurde ein durchgehender Betrieb von München bis zur Donau mit täglich 4 Zügen in jeder Richtung aufgenommen. Die Fahrtdauer für diese Strecke betrug im Durchschnitt 3 Stunden 38 Minuten (= 27,7 km per Stunde).

Im Laufe der Jahre 1846/47 wurde der Betrieb auf

der südlichen Bahnabteilung bis Kaufbeuren (1. September 1847), bezw. bis Donauwörth (15. September 1847), auf der nördlichen Bahnabteilung bis Neuenmarkt (15. Oktober 1846) ausgedehnt.

Am 20. November 1848 konnte die ganze Bahn von Nürnberg bis Hof eröffnet werden. Da auch die sächsische Bahn Hof—Leipzig der Vollendung nahe war — es war nur noch auf der Strecke Plauen—Reichenbach für einige Wochen eine Postwagenverbindung notwendig — wurde der regelmäßige Betrieb von Nürnberg bis Leipzig eingerichtet. Nach der ersten Verordnung mußten die Züge, welche Nürnberg und Leipzig morgens verließen, noch am Abend desselben Tages in Nürnberg bezw. Leipzig eintreffen und jene Züge, welche mittags von den genannten Städten abgingen, noch am gleichen Tage in Hof einlaufen. Zur Erleichterung und Beschleunigung des Betriebes hatten beiderseitige Bahnverwaltungen eine Wagenbenutzung vereinbart.

Nach Vollendung der einzelnen Strecken zwischen Donauwörth und Nürnberg, wovon als letzte die Linie Gunzenhausen—Schwabach am 1. Oktober 1849 in Betrieb gesetzt wurde, war die Vereinigung der nördlichen und südlichen Bahnabteilung hergestellt.

Einen Zuwachs brachte das Jahr 1852 durch Eröffnung der Linie Kaufbeuren—Kempten (1. April 1852) und der Linie Bamberg—Haßfurt (1. August 1852), der ersten Teilstrecke der Westbahn.

Am Ende des Betriebsjahres 1851/52[2] war die Süd-Nordbahn von Kempten bis Hof bezw. bis zur Reichsgrenze, die München-Augsburger Bahn und die Westbahn von Bamberg bis Haßfurt vollendet und somit ein Schienenweg von 570,36 km gebaut.

Davon befanden sich am Schlusse des Jahres 558,79 km, im Jahresdurchschnitt 510,53 km im Betriebe.

Alle Bahnen waren eingeleisig.

---

[2] Am 30. September 1852.

Über die von Jahr zu Jahr erfolgte Vermehrung des Transportmaterials gibt die Tabelle Seite 119 Auskunft[3]. In den beiden Jahren 1844/46 versahen 24 Lokomotiven den Dienst, 1846/47 waren 34, 1849/50 64, am Schlusse des Jahres 1851/52 92 Lokomotiven mit 92 Tendern vorhanden.

Die Anzahl der Personenwagen stellte sich im Betriebsjahre 1846/47 auf 188, 1849/50 auf 233 und stieg bis Ende des Jahres 1851/52 auf 256. Diese Wagen verteilten sich auf die einzelnen Klassen wie folgt:

4	Hofwagen	mit	12	Achsen
9	Wagen I. Kl.	„	27	„
35	„ I. und II. Kl.	„	105	„
33	„ II. Kl.	„	99	„
35	„ II. und III. Kl.	„	105	„
140	„ III. Kl.	„	420	„

Für den Güter- und Gepäckverkehr wurden verwendet: im Jahre 1846/47 250 Wagen, 1848/9 390, 1851/52 1303 Wagen; dazu kamen noch 17 Postwagen. Im ganzen waren also 1320 Wagen mit 3293 Achsen vorhanden. Die Tragfähigkeit sämtlicher Güterwagen betrug 114160 Zentner.

Die Lokomotiven stammten in der Hauptsache aus den Fabriken von v. Maffei in München, dann von Kessler & Co. in Karlsruhe.

Die Personen- und Güterwagen wurden teils in eigenen Werkstätten der Eisenbahnverwaltung, teils bei Kessler, Kramer und v. Maffei, die Postwagen bei Rathgeber in München und Gärtner in Halle hergestellt.

Eine Lokomotive kostete im Durchschnitt 28 - 30 000 fl., ein Wagen I. Kl. kam auf ungefähr 4695 fl., ein Wagen II. Kl. auf 4265 fl., ein Wagen III. Kl. auf 2670 fl. zu stehen.

---

[3] d. h. soweit die betreffenden Zahlen in den Akten der Eisenbahnbaukommission zu finden waren. Eine offizielle Aufzeichnung erschien erst für das Betriebsjahr 1851/52 in der „I. Nachweisung über den Betrieb der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten".

Das ganze Transportmaterial, einschließlich der aus den Postgefällen beschafften Bahnpostwagen, repräsentierte ein Kapital von 4 200 000 fl., wovon 2 632 000 fl. allein auf die Lokomotiven und Tender trafen.

Von den Lokomotiven wurden im Jahre 1851/52 im ganzen 1 851 056 km zurückgelegt; die Personen- und Güterwagen durchfuhren im ganzen 23 530 652 km.

Die Unterhaltungskosten der Betriebsmittel betrugen im Jahre 1851/52:

für Maschinenfeuerung:		
für Holz	44 906 fl.	
„ Koks	264 125 „	
„ Torf	59 256 „	
„ Steinkohle	113 „	
		368 400 fl.
für Schmiermaterial (für Lokomotiven und Wagen)		55 347 „
für Reparaturkosten an Lokomotiven und Tendern		115 946 „
für Reparaturkosten an Personen- und Güterwagen		152 689 „
	im ganzen	692 382 fl.

Die Entwicklung des Verkehrs in den einzelnen Monaten und Jahren zeigen die anliegenden Tabellen S. 116 bis 119[4]. Für die drei Betriebsjahre 1846/49 sind die Ergebnisse der südlichen und nördlichen Bahnabteilung getrennt aufgeführt, die südliche Abteilung umfaßt die Strecken München—Donauwörth etc., die nördliche Abteilung die Strecken Hof—Nürnberg etc. Eine Gesamtaufstellung für die Jahre 1844/45 bis 1851/52 ist in den Tabellen Seite 120, 121 gegeben[5].

Im Jahre 1851/52 wurden im ganzen 1 509 519 Per-

[4] Zusammengestellt nach dem Verordnungs- und Anzeigeblatt der kgl. bayer. Verkehrsanstalten, der Eisenbahnzeitung und den Akten der kgl. Eisenbahnbaukommission.

[5] Nach dem Jahresbericht der kgl. bayer. Staatsbahnverwaltung für das Jahr 1908.

sonen befördert, wobei 12612 Militärpersonen inbegriffen sind. Ausschließlich der Militärpersonen legten die Reisenden 8567005 Meilen (= 63515775 km) zurück. Die einzelne Person fuhr also durchschnittlich 5,72 Meilen (= 42,408 km). Die ganze Strecke durchfuhren im Durchschnitt 114608 Personen, demnach kamen auf 1 km mittlerer Betriebslänge im Durchschnitt 224 Personen.

Die Einnahmen aus dem eigentlichen Personenverkehr (ohne die Einnahmen für Gepäck etc.) betrugen 1298246 fl. (inkl. 15412 fl. für Militärpersonen).

Es ergab sich eine Einnahme:

pro Person in der	I. Klasse von	4 fl. 56 Kr.
„ „ „	II. „ „	1 fl. $45^3/_5$ Kr.
„ „ „	III. „ „	$40^1/_5$ Kr.
pro Militärperson	„	1 fl. 13 Kr.

Die Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 2359469 Mk., auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge also auf 4621 Mk.[6].

Das Gesamtgewicht der im Jahre 1851/52 beförderten frachtpflichtigen Güter stellte sich auf 231100 Tonnen. Die Einnahmen dafür betrugen 2777666 Mk., d. i. auf 1 km mittlerer Bahnlänge 5439 Mk. Damit hatte der Güterverkehr, der in den ersten Jahren nur geringe Einnahmen erbrachte, zum ersten Male die bisherige Haupteinnahmequelle, die des Personenverkehrs, übertroffen und zwar mit 418197 Mk.

Infolge einer Vereinbarung (16. Dezember 1851) mit der Direktion der sächsisch-bayerischen Eisenbahngesellschaft, mit dem Direktorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft und jenem der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahngesellschaft wurde im Januar 1852 ein direkter Güterverkehr zwischen Hamburg—Altona, Wittenberg, Magdeburg und Leipzig einerseits, Hof, Bamberg, Nürnberg, Augsburg und München andererseits

---

[6] Es wurde für die folg. Aufstellungen die Mk.-Rechnung gemäß der Tabelle gewählt.

eingeführt. Die während des Jahres 1851 52 im Verbandwege beförderten Güter erreichten die Höhe von 169 476 Zenter 81 Pfund.

Das Anlagekapital betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1851/52 47 198 895 fl. (= 80 912 391 Mk.)

Die Kosten verteilten sich wie folgt:

1.	für die Süd-Nordbahn (Kempten bis Hof bezw. Grenze)	38 470 154 fl.
2.	für Erwerbung der München-Augsburger Bahn	4 400 000 „
	für Vollendung der München-Augsburger Bahn	1 996 722 „
3.	für die Westbahn (Bamberg bis Haßfurt)	2 332 019 „
	i. g.	47 198 895 fl.

Davon trafen:

a)	auf Bahnanlage	36 663 767 fl.
b)	„ Bahnhöfe, Wärterhäuser etc.	4 193 882 „
c)	„ Betriebsmittel	4 140 183 „
d)	„ Verwaltung	2 201 063 „

Wie das Anlagekapital in den einzelnen Jahren aufgebracht wurde und wie sich die Ausgaben für den Bahnbau gestalteten, geht aus den Nachweisungen der Eisenbahnbaudotationskasse hervor (s. Tabelle S. 122, 123). Nach Gesetz vom 25. August 1843 wurde diese Kasse zur Besorgung der auf die Eisenbahnanleihen bezüglichen Geschäfte im Jahre 1844 ins Leben gerufen und der Staatsschuldentilgungshauptkasse angegliedert.

Die finanziellen Ergebnisse in den einzelnen Jahren waren starken Schwankungen unterworfen. Wie sich die wirklichen Einnahmen und Ausgaben gestalteten, ist für die ersten Jahre aus den gegebenen Zahlen nicht ersichtlich, da in den Abrechnungen der Eisenbahnverwaltung sowohl bei den Einnahmen als Ausgaben Beträge erschienen, die nicht zu den laufenden Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben zählten. So waren besonders in den Jahren 1846/47 und 1847/48 die Ausgaben durch Errichtung von provisorischen Betriebslokalitäten und durch

Anschaffung von Betriebsmaterial, das nicht für den Dienst des laufenden Jahres Verwendung fand, stark belastet. Auf Grund der Nachweisungen ergibt sich beispielsweise für die beiden Jahre nur ein Einnahmeüberschuß von 158241 Mk. bezw. 91556 Mk., was einer Rente von 0,41 % bezw. 0,19 % entsprechen würde.

Letztere Zahlen werden auch widerlegt durch einen Bericht der Eisenbahnverwaltung, in welchem sie die Verzinsung in beiden genannten Jahren auf Grund zuverlässiger Berechnungen mit 1,36 % bezw. 1,43 % angibt.

Im Jahre 1851/52 ergab sich bei 5571754 Mk. Einnahmen und bei 3511084 Mk. Ausgaben ein Einnahmeüberschuß von 2060670 Mk.; danach berechnet sich die Verzinsung des 80912391 Mk. betragenden Anlagekapitals auf 2,55 %, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß eine Bahnlänge von 74,1 km erst nach Ablauf eines halben Jahres bezw. von 10 Monaten eröffnet wurde. Somit war die Rente gegenüber dem Vorjahre (1,63%) beinahe um ein ganzes Prozent gestiegen.

Bei Bewertung der damaligen Rentabilität der bayerischen Staatsbahnen ist nicht außer acht zu lassen, daß es sich mit Ausnahme der München—Hofer Linie nur um Teilstrecken ohne Anschluß handelte, die natürlich keine dem Aufwand entsprechenden Einnahmen liefern konnten.

Nürnberg—Bamberg. Einnahmen aus dem Personenverkehr.

(Betrieb 1. Oktober 1844 eröffnet.)

	1844			1845			1846		
	Person.	Einnahme fl.	kr.	Personen	Einnahme fl.	kr.	Personen	Einnahme fl.	kr.
Januar	—	—	—	22 898	7 437	15	14 042	7 641	21
Februar*	—	—	—	17 163	5 609	36	19 578*	10 042	—
März	—	—	—	20 936	6 946	24	29 072	14 620	33
April	—	—	—	29 356	10 560	33	36 839	19 353	20
Mai	—	—	—	54 596	20 160	6	48 037	26 665	57
Juni	—	—	—	48 085	19 448	21	55 944	30 313	12
Juli	—	—	—	28 470	16 341	18	50 836	27 343	44
August	—	—	—	27 420	16 644	57	46 791	24 668	48
September	—	—	—	27 582	16 663	39	43 644	23 607	54
Oktober	32 333	15 942	43	23 148	14 037	6	—	—	—
November	23 285	8 679	26	16 190	9 502	—	—	—	—
Dezember	24 769	8 370	54	15 890	8 472	33	—	—	—
	80 387	32 993	3	331 734	151 823	48			

Nürnberg—Bamberg. Einnahmen aus dem Güterverkehr.

	1844		1845		1846	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar	—	—	1 292	55	5 193	4
Februar*	—	—	1 689	23	6 595*	29
März	—	—	2 159	2	6 919	19
April	—	—	4 061	12	5 948	27
Mai	—	—	2 470	38	7 159	17
Juni	—	—	7 267	18	7 018	16
Juli	—	—	219	32	5 519	54
August	—	—	2 099	51	4 448	50
September	—	—	2 092	52	4 807	58
Oktober	1 098	55	2 416	24	—	—
November	912	51	2 501	10	—	—
Dezember	1 643	51	3 905	54	—	—
	3 655	37	32 176	11		

* Am 15. Febr. 1846 wurde die Strecke Bamberg—Lichtenfels dem Verkehr übergeben.

Oberhausen—Nordheim. Einnahmen aus dem Personenverkehr.

(Betrieb 20. November 1844 eröffnet.)

	1844			1845			1846		
	Person.	Einnahme		Personen	Einnahme		Personen	Einnahme	
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
Januar	—	—	—	6 384	2 654	51	5 225	3 480	33
Februar	—	—	—	4 085	1 716	12	5 348	3 353	—
März	—	—	—	6 137	2 593	54	7 634	4 866	36
April	—	—	—	8 641	3 742	42	9 362	6 132	27
Mai*	—	—	—	13 341	5 422	36	40 019*	27 344	7
Juni	—	—	—	16 122	6 203	3	44 304	27 970	51
Juli	—	—	—	12 146	7 140	—	38 059	26 473	31
August	—	—	—	11 199	7 098	6	60 133**	42 830	31
September	—	—		11 806	7 421	54	53 489***	39 531	56
Oktober	—	—	—	10 323	6 913	—	—	—	—
November	1 972	863	33	6 365	4 012	18	—	—	—
Dezember	6 342	2 660	42	5 035	3 214	12	—	—	—
	8 314	3 524	15	111 584	58 132	48			

Oberhausen—Nordheim. Einnahmen aus dem Güterverkehr.

	1844		1845		1846	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar	—	—	526	27	1 192	41
Februar	—	—	371	40	1 154	15
März	—	—	444	48	1 301	52
April	—	—	871	54	1 470	18
Mai*	—	—	1 221	35	10 453*	24
Juni	—	—	1 307	43	9 884	54
Juli	—	—	1 623	19	10 729	35
August	—	—	1 974	45	13 063	19
September	—	—	1 632	22	13 290	43
Oktober	—	—	1 558	22	—	—
November	73	9	1 463	28	—	—
Dezember	340	55	1 100	58	—	—
	414	4	14 097	21		

* Am 28. Mai 1846 wurde die Strecke zwischen dem Bahnhof der München-Augsburger Eisenbahn und dem Bahnhof in Oberhausen eröffnet. Seit dieser Zeit Personenfrequenz und Einnahmen der München-Augsburger und der Oberhausen-Donauwörther Bahn zusammen aufgeführt.

** Mit Einrechnung von 5100 Mann Lagertruppen, welche am 24. u. 25. Aug. mit 6 Extrazügen von München nach Augsburg befördert wurden.

*** Mit Einrechnung von 5094 Mann Lagertruppen, welche am 6. und 7. Sept. mit 6 Extrazügen von Augsburg nach München befördert wurden.

Südliche Abteilung: München—Donauwörth etc.

1846/47.

	Personen			Frachtgüter				Bagage, Equipagen, Vieh etc. Einnahme		Gesamtsumme der Einnahmen	
	Zahl	Einnahme fl.	kr.	Gewicht Ztr.	Pf.	Einnahme fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Oktober	35 350	29 091	22	44770	56	6 898	33	5 369	26	41 359	21
November	21 495	17 465	6	45456	—	6 742	32	3 464	22	27 672	—
Dezember	18 066	14 521	15	44518	37	6 875	14	2 435	52	23 832	21
Januar	18 448	15 091	21	49700	63	7 675	50	2 403	30	25 170	41
Februar	17 062	13 068	19	53887	23	8 605	59	2 007	30	23 681	48
März	25 060	19 390	17	102968	69	14 427	50	2 504	30	36 322	37
April	28 287	22 297	55	69816	40	10 501	40	3 155	14	35 954	49
Mai	42 966	28 601	8	80500	37	11 804	18	4 065	48	44 471	14
Juni	36 246	26 081	57	53033	9	8 010	56	5 360	13	39 453	6
Juli	44 957	29 188	18	49688	72	7 888	54	4 962	39	42 039	51
August	47 259	31 952	16	34192	9	5 584	34	4 828	24	42 365	14
September	49 048	40 511	35	45526	61	7 552	7	6 698	28	54 762	10
	384244	287 260	49	674058	76	102568	27	47 255	56	437085	12

1847/48.

Oktober	52 036	42 912	36	56 631	54	9 764	44	5 906	55	58 584	15
November	30 888	24 998	8	55 569	20	9 927	13	3 619	49	38 545	10
Dezember	25 337	21 470	27	54 029	55	10 693	2	3 099	54	35 263	23
Januar	22 113	19 742	43	45 024	31	9 237	43	2 755	22	31 735	48
Februar	22 187	18 048	51	47 303	56	7 853	16	2 649	—	28 551	7
März	37 677	32 099	22	61 206	7	10 310	10	4 498	31	46 908	3
April	43 442	34 788	3	52 455	12	9 662	54	4 007	8	48 458	5
Mai	51 277	37 489	35	58 836	33	9 731	56	5 131	26	52 352	57
Juni	60 511	39 147	36	50 584	70	8 191	59	4 638	25	51 978	—
Juli	52 196	35 712	11	55 464	64	9 418	27	4 885	5	50 015	43
August	56 452	39 534	29	50 474	32	9 631	2	5 514	21	54 679	52
September	52 984	39 518	1	71 842	44	10 019	8	5 662	47	55 199	56
	507100	385 462	2	659421	78	144441	34	52 368	43	552272	19

1848/49.

Oktober	44 112	37 482	22	34 917	8	11 457	35	4 289	50	53 229	47
November	23 934	20 853	37	58 725	23	10 442	12	3 371	54	34 667	43
Dezember	28 149	22 650	16	61 280	27	14 116	48	2 961	18	39 728	22
Januar	25 192	21 142	39	57 859	12	11 254	2	2 594	53	34 991	34
Februar	24 801	20 275	36	51 696	79	9 212	46	2 678	20	32 166	42
März	31 970	26 702	4½	61 495	15	11 173	35	2 999	22½	40 875	2
April	35 314	28 804	42	60 079	4	11 430	35	3 167	14	43 402	31
Mai	53 240	38 663	27	67 597	85	13 202	33	4 624	17	56 490	17
Juni	56 811	39 952	10	69 271	73	13 380	44	4 983	32	58 316	26
Juli	68 502	44 308	16	83 711	98	16 374	56	6 403	50	67 087	2
August	63 484	49 077	26	70 095	93	15 038	16	7 254	41	71 370	23
September	67 770	54 157	43	72 670	3	10 314	12	7 651	32	72 123	27
	523279	404070	18½	749400	20	147398	14	52 980	43½	604449	16

Nördliche Abteilung: Hof—Nürnberg etc.

1846/47.

	Personen			Frachtgüter				Bagage, Equipagen, Vieh etc.		Gesamtsumme der Einnahmen	
	Zahl	Einnahme fl.	kr.	Gewicht Ztr.	Pf.	Einnahme fl.	kr.	Einnahme fl.	kr.	fl.	kr.
Oktober .	49 617	27 592	41	32 380	96	4 277	10	3 017	03	34 886	54
November	35 036	18 805	15	36 497	79	5 822	16	2 002	39	26 630	10
Dezember	28 027	15 174	36	51 676	26	8 567	54	1 202	46	24 945	16
Januar . .	25 121	13 065	39	37 152	33	6 869	55	1 214	30	21 150	04
Februar .	25 475	13 151	33	33 185	02	6 386	25	1 061	38	20 599	36
März . .	31 942	16 839	39	63 768	01	9 564	59	1 394	03	27 798	41
April . .	37 758	21 567	15	42 007	60	8 513	34	2 082	14	32 163	03
Mai . . .	57 889	32 221	14	42 501	29	7 628	01	2 562	04	42 411	19
Juni . . .	46 147	26 931	27	57 596	01	10 041	59	2 736	12	39 709	38
Juli . . .	50 400	29 367	54	51 381	02	9 533	38	3 469	36	42 371	08
August .	53 683	31 316	24	44 781	29	8 514	48	3 251	40	43 082	52
September	39 058	25 273	56	42 091	34	7 831	19	2 896	04	36 001	19
	480 153	271307	33	535 018	92	93 551	58	26 890	29	391 750	—

1847/48.

Oktober .	42 568	26 269	30	60 888	40	10 732	49	2 537	39	39 539	58
November	30 415	17 493	12	75 686	17	12 653	23	1 505	06	31 651	41
Dezember	26 694	14 974	12	66 061	49	11 634	51	1 218	42	27 827	45
Januar . .	20 909	12 335	09	59 158	33	9 452	22	993	39	22 781	10
Februar .	22 791	12 871	33	59 124	67	9 276	19	958	57	23 106	49
März . .	28 587	17 093	12	63 290	24	10 838	48	1 527	48	29 459	48
April . .	31 329	18 399	11	38 133	26	6 464	30	1 469	52	26 333	33
Mai . . .	39 265	24 151	14	35 259	15	5 846	41	1 649	10	31 647	05
Juni . . .	45 679	26 205	01	34 191	07	5 613	05	1 491	33	33 309	39
Juli . . .	40 731	23 538	—	35 511	49	6 300	21	1 541	50	31 380	11
August .	39 450	23 562	59	38 249	51	6 894	28	2 129	—	32 586	27
September	39 944	23 495	49	43 183	19	7 627	11	2 024	52	33 147	52
	408 362	240 389	02	608 736	97	103334	48	19 048	08	362 771	58

1848/49.

Oktober .	37 819	23 984	47	51 530	26	8 721	54	1 965	29	34 672	10
November	27 089	17 582	26	60 994	17	14 619	12	1 852	22	34 054	—
Dezember	27 529	16 811	15	78 903	51	18 002	17	1 363	33	37 177	05
Januar . .	22 885	14 918	56	77 073	74	18 635	26	1 152	39	34 707	01
Februar .	25 100	14 652	20	68 849	92	16 646	10	1 218	11	32 516	41
März . .	29 634	19 631	20	100 221	35	20 557	49	1 492	—	41 681	09
April . .	39 425	26 130	18	79 850	88	20 521	41	2 358	14	49 010	13
Mai . . .	53 414	33 825	31	59 754	10	16 247	18	2 861	35	52 934	24
Juni . . .	44 821	27 814	29	139 758	33	16 895	45	2 554	17	47 264	31
Juli . . .	54 115	33 762	09	135 914	21	20 380	32	3 052	08	57 194	49
August .	55 130	36 851	47	108 425	63	20 886	56	3 864	06	61 602	49
September	56 845	37 418	45	117 680	88	25 428	42	4 144	05	66 991	32
	473 806	304 384	03	1 078 947	98	217543	42	27 878	39	549 806	24

1849/50.

	Personen			Frachtgüter				Bagage, Equipagen Vieh etc. Einnahme		Gesamtsumme der Einnahmen	
	Zahl	Einnahme fl.	kr.	Gewicht Ztr.	Pf.	Einnahme fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Oktober.	112 326	105037	15	187831	19	62 261	16	9 893	58	177 192	29
Novemb.	76 331	63416	43	241900	64	67 591	32	7 056	39	138064	54
Dezemb.	67 994	56112	25	201087	99	71 915	24	5 092	11	133120	—
Januar .	61 958	50769	27	204408	46	69 688	30	5 204	58	125662	55
Februar.	73 760	54719	24	143682	72	59 774	51	4 834	56	119329	11
März. .	83 279	65632	13	204993	79	77 721	25	6 154	02	149507	40
April. .	99 793	84659	24	197068	04	81 127	35	7 603	16	173390	15
Mai . .	129 891	107567	38	188096	83	73 257	35	10 423	57	191249	10
Juni . .	132 548	105979	34	220665	77	80 055	15	11 559	31	197594	20
Juli . .	137 067	120294	09	250354	35	97 319	20	14 366	47	231980	16
August .	142 306	130728	04	270463	74	93 371	55	15 767	17	239867	16
Sept. . .	131 089	119607	30	289684	08	96 354	03	15 779	55	231741	28
	1248342	1064523	46	2600237	60	930 438	41	113 737	27	2108699	54

1850/51.

Oktober.	122 161	133 310	09	284293	63	100735	50	13 404	39	227450	38
Novemb.	74 039	61 227	54	208596	13	68994	44	6 997	22	137220	-
Dezemb.	70 581	55 983	10	251025	49	86399	50	5 871	40	148254	40
Januar .	79 860	63 296	58	243645	75	78181	27	6 233	08	147711	33
Februar.	73 117	55 997	50	241979	21	68451	—	5 569	13	130018	03
März. .	78 811	62 893	27	242582	15	75734	32	7 022	50	145650	49
April. .	102 450	84 254	09	239748	40	77979	57	8 752	55	170987	01
Mai . .	112 100	96 941	13	270435	84	83615	33	10 633	42	191190	28
Juni . .	159 284	122 900	34	276116	13	78231	24	12 862	57	213994	55
Juli . .	140 637	123 780	40	323327	73	90328	10	14 807	09	228915	59
August .	143 235	135 168	33	311138	43	92461	—	15 771	08	243400	41
Sept. . .	128 743	123 456	20	326754	32	110779	53	16 874	27	251110	40
	1285018	1099210	57	3219643	21	1011893	20	124 801	10	2235905	27

1851/52.

Oktober.	129700	117808	37	388233	98	132532	15	14 269	02	264609	54
Novemb.	85576	70443	08	374245	63	126169	03	8 501	13	205113	24
Dezemb.	79163	63701	—	410709	41	131459	50	7 295	14	202456	04
Januar .	85682	61594	39	343990	60	117000	09	6 697	—	185291	48
Februar.	83575	62814	27	318995	84	104183	47	6 072	02	173070	16
März. .	99143	80016	09	419590	34	133668	34	8 176	41	221861	24
April. .	125403	109461	38	373699	10	130579	02	9 487	49	249528	29
Mai . .	148794	120183	—	430335	29	136593	30	12 776	20	269552	50
Juni . .	159261	128887	40	425911	61	128397	15	14 193	27	271478	22
Juli . .	167128	142765	36	391045	91	120216	37	17 808	19	280790	32
August .	184144	165359	33	345282	79	118932	19	19 596	04	303887	56
Sept. . .	164409	151220	42	384335	10	132744	32	19 073	53	303039	07
	1511978	1274256	09	4606375	60	1512476	53	143 947	04	2930680	06

Militärtransporte und Extrazüge:

1850/51.

	Personen			Frachtgüter				Bagage, Equipagen, Tiere etc. Einnahme		Gesamtsumme der Einnahmen	
	Zahl	Einnahme fl.	kr.	Gewicht Ztr.	Pf.	Einnahme fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Dezember	28 822	51 154	18	25 825	86	8 173	22	13 126	40	72 454	20
Januar . .	10 677	11 200	33	12 343	37	4 122	32	4 569	05	19 892	10
Februar .	5 211	4 313	27	2 854	58	597	29	720	10	5 631	06
März . .	3 350	3 940	41	848	10	293	18	214	05	4 448	04
April . .	1 104	2 698	14	280	04	107	45	291	51	3 097	50
Mai . . .	399	530	47	2 985	37	872	30	443	26	1 846	43
Juni . .	1 565	2 001	39	6 192	98	2 893	49	6 101	17	10 996	45
Juli . . .	2 484	3 140	38	328	10	127	09	362	28	3 630	15
August .	2 682	4 336	25	1 085	19	239	21	1 050	01	5 625	47
September	209	183	30	12	07	2	47	47	21	233	38
	56 503	83 500	12	52 755	66	17 430	02	26 926	24	127 856	38

1851/52.

Oktober .	3 059	4 529	08	1 054	30	463	09	209	53	5 202	10
November	1 774	2 324	02	729	65	321	16	58	03	2 703	21
Dezember	258	300	09	34	35	10	27	26	—	336	36
Januar . .	36	33	54	—	35	—	06	—	—	34	—
Februar .	390	590	09	2	12	—	24	18	30	609	03
März . .	301	321	15	15	—	3	30	206	57	531	42
April . .	1 872	1 994	27	151	49	42	21	81	02	2 117	50
Mai . . .	737	979	18	152	50	41	06	163	45	1 184	09
Juni . .	197	176	13	—	29	—	15	48	—	224	28
Juli . . .	257	844	13	—	—	—	—	183	36	1 027	49
August .	594	2 609	—	—	—	—	—	1 086	34	3 695	34
September	4 214	5 764	08	2 050	80	395	43	729	31	6 889	22
	13 689	20 465	56	4 190	85	1 278	17	2 811	51	24 556	04

Bestand der Eisenbahnfahrzeuge:

Jahrgang	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen	Postwagen
1844/45	24	—	—	—
1845/46	24	—	—	—
1846/47	34	188	250	—
1847/48	53	190	317	—
1848/49	59	217	390	—
1849/50	64	233	—	—
1850/51	67	233	—	—
1851/52	92	256	1303	17

Hauptergebnisse der bayerischen Staatsbahnen in den Jahren 1844/45 bis 1851/52.

Betriebsjahr	Bahnlänge im Betriebe: im Eigentum	Bahnlänge im Betriebe: am Ende des Jahres	Bahnlänge im Betriebe: im Jahresdurchschnitt	Personenverkehr: Anzahl der gefahrenen Personen	Personenverkehr: Einnahmen (Pers.-, Gepäck-, Hundeverkehr) überhaupt	Personenverkehr: Einnahmen auf 1 km d. durchschn. Betriebslg. f. d. Pers.-Verk.	Güter- und Tierverkehr: Anzahl der frachtpflicht. Gütertonnen	Güter- und Tierverkehr: Einnahmen überhaupt	Güter- und Tierverkehr: Einnahmen auf 1 km d. durchschn. Betriebslg. f. d. Güterverk.
	km	km	km		ℳ	ℳ		ℳ	ℳ
1844/45	163,91	163,91	158,36	664 356	725 802	4 583	14 046	158 386	1 000
1845/46	195,87	195,87	183,87	837 745	927 277	5 034	36 298	252 228	1 372
1846/47	298,33	298,33	241,60	864 397	1 007 406	4 170	60 454	413 394	1 711
1847/48	298,33	298,33	298,33	915 462	1 122 887	3 764	63 408	444 927	1 491
1848/49	449,98	436,34	375,96	1 061 331	1 274 493	3 390	92 933	704 193	1 873
1849/50	495,34	482,30	482,30	1 248 342	1 924 898	3 991	129 512	1 518 888	3 149
1850/51	495,34	482,30	482,30	1 398 290	2 180 780	4 522	170 879	1 912 910	3 966
1851/52	570,36	558,79	510,53	1 509 519	2 359 469	4 621	231 100	2 777 666	5 439

Hauptergebnisse der bayerischen Staatsbahnen in den Jahren 1844/45 bis 1851/52.

Betriebsjahr	Anlagekapital: Aufwend. aus gesetzl. Krediten einschl. Bauzins. u. Aufbringungskosten ℳ	Anlagekapital: Aufw. aus Betriebsm. f. erhebl. Ergänzung. sow. f. Annuitätszahlungen ℳ	Anlagekapital: auf 1 km Eigentumslänge ℳ	Gesamtbetriebseinnahm.: überhaupt ℳ	Gesamtbetriebseinnahm.: auf 1 km Länge ℳ	Gesamtbetriebsausgaben: überhaupt ℳ	Gesamtbetriebsausgaben: auf 1 km Länge ℳ	Rohübersch. d. Einnahm. über d. Ausg.: überhaupt ℳ	Rohübersch. d. Einnahm. über d. Ausg.: auf 1 km Länge ℳ	Betriebsüberschuß: Ausgaben f. Pensionen aus allg. Staatsf. ℳ	Betriebsüberschuß: Aufwand für Verzinsung und Verwaltung der Eisenbahnschuld ℳ	Reinüberschuß ℳ	Fehlbetrag ℳ
1844/45	11 695 300		71 352	884 188	5 583	783 593	4 948	100 595	635		—	115827	
1845/46	26 960 252		137 644	1 192 392	6 485	818 294	4 450	374 098	2 035		358 866		
1846/47	38 419 119		128 776	1 489 440	6 165	1 331 199	5 510	158 241	655	34	520 971		362764
1847/48	49 228 233		165 013	1 651 338	5 535	1 559 782	5 228	91 556	307	1 157	859 314		768915
1848/49	56 154 349		124 793	2 379 292	6 329	1 659 059	4 413	720 233	1 916	2 004	830 305		112076
1849/50	60 339 254		121 814	3 565 285	7 392	3 023 705	6 269	541 580	1 123	2 282	956 293		416995
1850/51	69 145 460		139 592	4 264 576	8 842	3 134 810	6 500	1 129 766	2 342	2 282	1 393 845		266361
1851/52	80 912 391	58 116	141 964	5 571 754	10 914	3 511 084	6 877	2 060 670	4 037	2 609	2 003 652	54409	

Dotationsmittel (nach den Nachweisungen der Eisenbahnbaudotationskasse).

Ausgaben wurden verrechnet	Jahr	Budgetmäßige Zuschüsse fl.	Erübrigung. der III. und IV. Finanzperiode fl.	kr.	Mehreinnahmen der V. Finanzperiode fl.	kr.	Heimfälle der Festungsbaudotat. Kasse fl.	kr.	Reinertrag der Bahnrente fl.	kr.	Anleihen zu: $3^1/_2$% fl.	kr.	4% fl.	5% fl.	Summe fl.	kr.
Zentral-Staatskasse	1842/43		4227276	21											4227276	21
	1843/44		3591608	36											3591608	36
	1844/45		1853866	40											1853866	40
Eisenbahnbaudotationskasse	1844/45	1200000			2546133	20					3117068	04			6863201	24
	1845/46	2400000	600941	03	1144950	—			276904	$16^1/_2$	4650155	$02^1/_2$			9072950	22
	1846/47	1200000			4436440	11	1112574	$18^1/_4$	92307	$14^3/_4$	2367903	$39^1/_4$			9209225	$23^1/_4$
	1847/48	1200000			800000	—	1834833	$55^1/_2$	53407	$39^1/_2$			5094500		8982741	35
	1848/49	1200000					1067429	$18^3/_4$	420135	$50^3/_4$			103200		2790765	$09^1/_2$
	1849/50								315921	$25^1/_2$			232500	1000000	1548421	$25^1/_2$
	1850/51								659030	$01^1/_4$			1553900	5795800	8008730	$01^1/_4$
	1851/52								1202057	23			2224500 u. $4^1/_2$%ige Anleihe 9889400	4323600	17639557	23

Übersicht aller Ausgaben für den Eisenbahnbau (nach den Nachweisungen der Eisenbahnbaudotationskasse).

Ausgaben wurden verrechnet:	Etatsjahr	Wirkliche Ausgaben auf: den Eisenbahnbau fl.	kr.	Darlehenszinsen fl.	kr.	Rückzahlungen fl.	kr.	Anlehens- und Verwaltungskosten fl.	kr.	Summe fl.	kr.
von der kgl. Zentral-Staatskasse	1842/43	4 227 276	21							4 227 276	21
	1843/44	3 591 608	36							3 591 608	36
	1844/45	1 853 866	40							1 853 866	40
von der Eisenbahnbau-dotationskasse	1844/45	6 822 258	35	40 381	30			561	19	6 863 201	24
	1845/46	8 904 554	48	167 926	38			648	56	9 072 950	22
	1846/47	6 684 339	17¾	—	—			967	59	6 685 307	16¾
	1847/48	6 305 316	41	360 499	28	375 106	12	8 967	03¼	7 049 889	24¼
	1848/49	4 040 234	07¼	628 661	44½	600	—	725	14	4 670 221	05¾
	1849/50	2 441 194	54	981 824	07	49 100	—	9 064	05	3 481 183	06
	1850/51	5 136 953	01½	930 763	55½	170 020	33¾	34 756	59	6 272 494	29¾
	1851/52	12 201 873	07	1 264 428	56	63 400	—	5 396	18½	13 535 098	21½

Lebenslauf.

Ich, Heinrich Leonhardy, kgl. bayer. Staatsangehöriger, protest. Konfession, wurde am 25. Mai 1886 geboren zu Nürnberg als Sohn des Fabrikdirektors Hans Leonhardy und seiner Ehefrau Margarethe, geb. Schmidt. Nachdem ich im Jahre 1906 am kgl. Realgymnasium Nürnberg das Zeugnis der Reife erhalten hatte, arbeitete ich 1 Jahr in kaufm. Betriebe und tat darauf meiner Militärpflicht genüge. Vom Jahre 1908 an studierte ich in Berlin, München und Erlangen, i. g. sechs Semester, Staatswissenschaften.